รายงานการวิจัย

เรื่อง

ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพฯ

An Economic History of Bangkok

โดย

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พอพันธ์ อุยยานนท์

สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

ได้รับทุนสนับสนุนการวิจัยจาก สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ

พ.ศ. 2539

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยเรื่องประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพฯคงไม่สำเร็จได้หากผู้วิจัยไม่ได้รับการอุดหนุนด้านเงินทุนจากสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ ประจำปีงบประมาณ 2539

บุคคลที่ผู้วิจัยต้องขอขอบพระคุณเป็นพิเศษ คือ ศาสตราจารย์ Malcolm Falkus แห่ง Department of Economic History, The University of New England ผู้ที่เป็นมิเพียงแต่ "ครู" คนแรกในการศึกษาวิชาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพฯ ทว่ายังเป็น "เพื่อนแท้" อีกด้วย

ผู้เขียนขอขอบพระคุณท่านอาจารย์สามท่านเป็นพิเศษ คือ ศาสตราจารย์ ดร.ฉัตรทิพย์ นาถสุภา รองศาสตราจารย์ ดร.ผาสุก พงษ์ไพจิตร รองศาสตราจารย์ ดร.สมภพ มานะรังสรรค์ แห่งคณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โดยที่งานของท่านทั้งสามได้วางรากฐานทางประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย เพื่อให้ผู้วิจัยได้นำข้อมูลมาวิเคราะห์ ตีความและเรียบเรียงเพื่อเป็นส่วนหนึ่งของงานวิจัยฉบับนี้

ระหว่างที่กำลังดำเนินงานวิจัยนี้ ผู้วิจัยได้นำผลงานวิจัยบางส่วนในบทที่ว่าด้วยประชากร และการบริหารราชการในกรุงเทพฯ ไปตีพิมพ์ในวารสารนานาชาติ คือ Southeast Asian Studies ของ Center for Southeast Asian Studies, Kyoto University ในชื่อเรื่องบทความ

Porphant Ouyyanont, "Bangkok's Population and the Ministry of the Capital in early 20th Century Thai History", Southeast Asian Studies, Vol. 35, No. 2, September 1997, pp 240-260. ผู้วิจัยขอขอบพระคุณแก่ผู้ทรงคุณวุฒิที่ตรวจสอบคุณภาพบทความทั้งสามท่านที่ให้ข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ยิ่ง

ผู้วิจัยต้องขอขอบพระคุณแก่นางชวนพิศ ทองแคล้ว แห่งกองจดหมายแห่งชาติที่ได้อำนวยความสะดวกในการค้นคว้าเอกสารชั้นต้น เพราะนอกจากการใช้ข้อมูลชั้นรอง (secondary data) แล้ว ผู้วิจัยยังได้ใช้ข้อมูลเบื้องต้นจากกองจดหมายเหตุแห่งชาติ ประกอบในการศึกษาซึ่งมิเพียงแต่ให้รายละเอียดที่ลุ่มลึกเท่านั้น ทว่ายังใช้เป็นข้อมูลประกอบการศึกษาประวัติศาสตร์ต่อไปอีกด้วย และขอขอบคุณแก่ นางสาวกฤตชญา รัตนประทีป ที่ได้ช่วยเหลือในการค้นคว้าหนังสือ และเอกสารจากห้องสมุดคณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ได้อย่างดีเยี่ยม นอกจากนี้ยังรวมถึง นางวรรณทนา มหาวงศ์ สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ และนางสาวระเบียบ เปียภิรมย์ แห่งสำนักบรรณสารสนเทศ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ผู้มีส่วนพิมพ์ต้นฉบับได้อย่างประณีตยิ่ง

ท้ายที่สุดนี้ ผู้วิจัยหวังว่า งานวิจัยฉบับนี้คงมีส่วนสร้างข้อถกเถียงและมุมมองเกี่ยวกับประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพฯ โดยใช้มุมมองทางด้านปัจจัยทางเศรษฐกิจ และการเมืองตลอดจนสภาพภูมิศาสตร์มากกว่าที่จะเน้นเรื่องบทบาทของกษัตริย์ในการสร้างเมืองกรุงเทพฯ แต่เพียงอย่างเดียว รวมทั้งการใช้เอกสารชั้นต้นว่าด้วยประวัติศาสตร์กรุงเทพฯ จากกองจดหมายเหตุแห่งชาติเป็นแหล่งค้นคว้าและอ้างอิงอันจะเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทยต่อไป

บทคัดย่อ

ชื่อโครงการวิจัย ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพฯ

ชื่อผู้วิจัย ดร.พอพันธ์ อุยยานนท์

สถาบัน สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
ปากเกร็ด นนทบุรี 11120 โทร.5033571

ช่วงเวลาที่ดำเนินการวิจัย กรกฎาคม 2539 ถึง กรกฎาคม 2540

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์หลักคือเพื่อศึกษาและวิเคราะห์ถึงพัฒนาการทางเศรษฐกิจของเมืองโตเดี่ยวกรุงเทพฯ ระหว่าง ค.ศ.1820 - 1850 โดยใช้วิธีการศึกษาคือ ใช้วิธีการวิเคราะห์ทางประวัติศาสตร์ ในการสำรวจวิเคราะห์ และรวบรวมเอกสารที่สำคัญทางประวัติศาสตร์เศรษฐกิจ ผลการศึกษาพบว่า

กรุงเทพฯ มีบทบาทที่สำคัญยิ่งต่อพัฒนาการของเศรษฐกิจไทย นับแต่อดีตถึงปัจจุบัน แม้ว่าในทศวรรษ 1820 กรุงเทพฯ มิเพียงแต่เป็นเมือง “โตเดี่ยว” หรือเมือง “เอกนคร” ของไทย ทว่า กรุงเทพฯ ยังเป็นศูนย์กลางของความมั่นคั่ง ศูนย์กลางการค้าภายในและระหว่างประเทศของชาติ ที่ประทับขององค์พระประมุขของชาติ และเป็นพื้นที่ที่ประชากรอาศัยอยู่มากที่สุด ปัจจัยหลักที่มีผลต่อจุดกำเนิดและพัฒนาการของเมืองโตเดี่ยวกรุงเทพฯ แตกต่างกันแต่ละยุคสมัย กล่าวคือ

ช่วง ค.ศ. 1820 - 1855 ปัจจัยหลักสำคัญอย่างน้อย 3 ประการที่มีผลต่อการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ คือ (1) ส่วยและการค้าระหว่างประเทศ (2) ท่าเรือ แม่น้ำและคลอง และ (3) แรงงานชาวจีนอพยพ ชนชั้นศักดินาได้รวมศูนย์อำนาจการเก็บส่วย ส่วยเป็นสินค้าที่สำคัญยิ่งในการส่งออก โดยที่การเก็บส่วยได้อาศัยแม่น้ำลำคลองเป็นสำคัญในการขนส่งมายังท่าเรือในกรุงเทพฯ เพื่อการส่งออกและเพื่อการก่อสร้างงานโยธาและงานก่อสร้างของกษัตริย์ในกรุงเทพฯ นอกจากนี้แรงงานจีนชาวอพยพเป็นปัจจัยสำคัญยิ่งต่อการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ แรงงานชาวจีนมิเพียงแต่เป็นประชากรส่วนใหญ่ ทว่ามีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ นอกภาคเกษตรกรรมเป็นสำคัญ

ช่วง ค.ศ.1855 - 1932 บทบาททางเศรษฐกจของกรุงเทพฯ ในเศรษฐกิจไทยเพิ่มสูงขึ้น ปัจจัยสำคัญมีอย่างน้อย 4 ประการ กล่าวคือ

<u>ประการแรก</u> การลงนามสนธิสัญญาเบาริงในปี ค.ศ.1855 สนธิสัญญาเบาริงมิเพียงแต่ส่งผลให้ไทยต้องเปิดประตูการค้าระหว่างประเทศแบบเสรี ทว่ามีผลต่อการเติบโตของเมือง

กรุงเทพฯ และการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศ การค้าระหว่างประเทศนำมาซึ่งทุน แรงงานชาวจีนอพยพและแนวคิดและอิทธิพลของโลกตะวันตก กรุงเทพฯ ได้เจริญเติบโตกว่าเมืองใด ๆ เพราะว่ากรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางทางการค้าและการลงทุน โดยที่ชาวจีนมีบทบาทสำคัญยิ่งในฐานะเป็นแรงงานในการผลิต

ประการที่สอง การสร้างคลองในที่ราบภาคกลาง มีผลสำคัญอย่างยิ่งยวดต่อการเจริญเติบโตของการค้าขายและเศรษฐกิจในกรุงเทพฯ คลองจัดได้ว่าเป็นเส้นทางการขนส่งในการขนส่งหรือบรรทุกสินค้าจากพื้นที่ชนบทเข้าสู่กรุงเทพฯ เพื่อการส่งออกโดยเฉพาะข้าว

ประการที่สาม การสถาปนากระทรวงนครบาล ในปี ค.ศ.1892 (ค.ศ. 1892 - 1922) มีผลสำคัญต่อการจัดการการบริหารเมืองกรุงเทพฯ กระทรวงนครบาล มีอำนาจหน้าที่ในการบริหารจัดเก็บภาษีในกรุงเทพฯ และนำภาษีมาใช้เพื่อการก่อสร้างและบำรุงรักษาถนนตลอดจนกิจการสาธารณูปโภคอื่น ๆ เช่น ประปาและคลอง กระทรวงนครบาลมีอำนาจหน้าที่ในการขยายเขตเมือง จากการประมาณการประชากรในกรุงเทพฯ มีเท่ากับ 360,000 คน ในปี ค.ศ.1910 และเพิ่มขึ้นประมาณ 700,000 คน ในปี ค.ศ.1930

ประการที่สี่ การสร้างถนนในกรุงเทพฯ เป็นปัจจัยที่สำคัญยิ่งในการเปลี่ยนแปลงบทบาทของเมืองกรุงเทพฯ จาก “เมืองน้ำ” มาสู่ “เมืองบก” การสร้างถนนมิเพียงแต่ส่งผลการเพิ่มขึ้นของราคาที่ดิน ตลอดจนการลงทุนในการสร้างห้องแถวของพระคลังข้างที่ ทว่ามีผลต่อการขยายตัวของธุรกิจการค้า การลงทุนตลอดจนพัฒนาการของการขนส่งทางบก

จุดที่อยากจะเน้นในงานวิจัยชิ้นนี้ก็คือ (1) จุดเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของการเจริญเติบโตเมืองกรุงเทพฯ ในด้านประชากรและเศรษฐกิจคือ ในทศวรรษ 1880 และ 1890 เพราะเป็นทศวรรษของการไหลบ่าเข้ามาของแรงงานจีน ตลอดจนการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และข้อสรุปที่ได้จากการศึกษานี้ ถือว่าแตกต่างจากงานศึกษาทางประวัติศาสตร์ของนักวิชาการไทยที่เน้นศึกษาเรื่องราวของบทบาทกษัตริย์ ในช่วงขึ้นครองราชย์ที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ มากกว่าจะศึกษาปัจจัยทางเศรษฐกิจเป็นสำคัญ (2) บทบาทของการกระทรวงนครบาลได้สร้างความเจริญเติบโตแก่กรุงเทพฯ ในฐานะที่ทำงานดูแลและประสานงานความร่วมมือกับกรมพระคลังข้างที่ในกิจการที่เกี่ยวข้องผลประโยชน์ของกษัตริย์ อาทิเช่น ห้องแถว ตลาดสด ดังนี้ การเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ในฐานะเมืองหลวงย่อมมีความสัมพันธ์กับชนชั้นศักดินา และเจ้านายชั้นสูงเป็นสำคัญ ซึ่งแตกต่างจากการเจริญเติบโตของมหานครอื่น ๆ ในยุโรปในอดีต อาทิเช่น มหานครลอนดอนซึ่งมักจะเจริญเติบโตในฐานะเป็น “เทศบาลอิสระ” มากกว่าจะขึ้นอยู่กับชนชั้นศักดินา

ช่วง ค.ศ.1932 - 1950 บทบาทของแรงงานชาวจีนอพยพได้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญในการพัฒนาการค้าและธุรกิจในกรุงเทพฯ คนจีนได้ประกอบการธุรกิจในทุก ๆ ระดับของภาคเศรษฐกิจนอกภาคเกษตรกรรม อาทิเช่น กุลี แรงงานรับจ้างทั้งมีฝีมือและไร้ฝีมือ พ่อค้าคนกลาง พ่อค้านักธุรกิจ การอพยพเข้ามาของแรงงานชาวจีนอพยพมีผลสำคัญต่อการกดดันค่าจ้างของแรงงานไร้ฝีมือในกรุงเทพฯ จนกระทั่งปี ค.ศ.1940 งานวิจัยชิ้นนี้ยังได้ศึกษาถึงการเติบโตของอุปทานแรงงานในกรุงเทพฯ ซึ่งมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจชนบทระหว่าง

ค.ศ.1900-1950 ผลของการศึกษาซึ่งมีนัยสำคัญต่อประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย มีอย่างน้อย 2 ประการ กล่าวคือ

ประการแรก ก่อนปี ค.ศ.1950 ไทยมีประชากรน้อย แต่มีที่ดินเหลือเฟือ มีผลให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่มี "ค่าแรงสูง" คำว่า "ค่าแรงสูง" หมายถึง อัตราค่าจ้างโดยเปรียบเทียบระหว่างกรุงเทพฯ กับชนบท ก่อนปี ค.ศ.1950 ค่าจ้างในชนบทมิเพียงแต่สูงกว่าค่าจ้างในกรุงเทพฯ แต่ทว่า ระดับรายได้เฉลี่ยต่อหัวไม่ได้มีความแตกต่างกันมาก ปัจจัยหลักสำคัญที่มีผลกระทบต่อระดับอัตราค่าจ้างสูงในชนบทคือ ผลิตภาพการผลิตของแรงงานในชนบทไทยอยู่ในระดับสูง ระดับอัตราค่าจ้างและรายได้สูงของแรงงานไทยในชนบท หมายความว่า ต้นทุนค่าเสียโอกาสในการย้ายถิ่นระหว่างชนบทและเมืองอยู่ในระดับสูง ภายใต้สภาวะการณ์ดังกล่าวส่งผลให้การย้ายถิ่นจากชนบทสู่เมืองมีน้อยกว่าที่ควรจะเป็น แรงงานจึงมีบทบาทสูงยิ่งในการพัฒนาเศรษฐกิจนอกภาคเกษตรกรรม อาทิเช่น ในกรุงเทพฯ ด้วยเหตุนี้การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรในกรุงเทพฯ จึงน้อยกว่าที่ควรจะเป็นเมื่อเทียบกับหลักทศวรรษ 1950

ประการที่สอง หลังปี ค.ศ.1950 อัตราการเพิ่มของประชากรอยู่ในระดับสูง การเพิ่มขึ้นของประชากรมีผลต่อการลดลงของรายได้และการแบ่งผืนดินให้เป็นส่วนย่อย ตลอดจนการลดลงของผลผลิตต่อไร่ในชนบท การเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของประชากรมีผลต่อกำเนิดและพัฒนาการของแรงงาน "ราคาถูก" และแรงงานราคาถูกจากชนบทมีผลสำคัญต่อการเป็นอุปทานแรงงานในภาคอุตสาหกรรมและบริการในกรุงเทพฯ อัตราค่าจ้างในกรุงเทพฯ สูงกว่าอัตราค่าจ้างในชนบท อัตราการเพิ่มของประชากรในกรุงเทพฯ เพิ่มขึ้นอยู่ในระดับสูง อย่างน้อยเป็น 2 เท่าของอัตราการเพิ่มขึ้นของทั้งประเทศ

Abstract

Title : An Economic History of Bangkok

Researcher : Dr.Porphant Ouyyanont

Institute : School of Economics
Sukhothai Thammathirat Open University
Pakkred Nonthaburi 11120

Duration : July 1996 - July 1997

This research focuses upon the historical origins of Bangkok's emergence as a primate city of Thailand between 1820 - 1950 by using the historical approach.

Bangkok has played a dominant role in the economic development of Thailand. The main findings of this research suggest that Bangkok's primacy was clearly established from around the 1820s. Bangkok has held a concentration of the nation's wealth, has been centre of domestic and international trade, the seat of government, the most populous area in Thailand. Factors affecting Bangkok's "primacy" varied through time. Between 1820 - 1855, three key factors were significant for Bangkok's development. Firstly, Suay collection (tribute taxes) was controlled by the King and his royal family. Suay constituted the largest portion of exports under the royal trading monopoly. Secondly, the role of canal construction was important to facilitate Suay collection from the provinces to Bangkok for exports and also for public and royal construction activities in Bangkok. Thirdly, Chinese migrants constituted a large portion of population in Bangkok and played an important role in developing the non-agricultural sector.

Between 1855 - 1932, the role of Bangkok was enhanced. Four factors were significant. One was the liberalisation of trade under the Bowring treaty in 1855. Trade and the city developed together. Trade brought capital, labour (mostly Chinese), and western ideas. Bangkok became the fastest growing area, being a centre of trade and business and depended on the supply of Chinese labour. Secondly, canal construction Growth of trade and industrialisation in Bangkok was accelerated by a network of canal

construction in the Central Plain. Canals provided cheap trasportation for bulky products, above all rice. Thirdly, the establishment of the Ministry of the Capital (1892 - 1922) led to the development of facilities necessary for urban growth. The Ministry was empowered to collect taxes which were spent on construction and maintenance of roads, canals, and water supply. The Ministry also annexed adjacent areas to make room for urban growth. The estimated Bangkok's population for Bangkok city and suburbs was aroung 360,000 in 1910 and increased to around 700,000 in 1930. Fourthly, road construction in Bangkok helped transform the city from a "floating city" to a "land - based city". Road construction led to an increase in land and terrace house investment, the expansion of trade and business and the expansion of land transportation.

Here we note (1) an enormous growth in population, the physical size and economic diversification of Bangkok and in the nature of Bangkok's primacy in the 1880s and 1890s. Briefly, we find in those years the era of a large influx of Chinese migrants, and a change from a city based on water (river and canals) to one based on streets and roads. We may note that in emphasising change in the 1890s, we are somewhat altering the more familiar perspective of Thai historiography that usually looks at the various reigns as separate entities. (2) The Ministry of the Capital was a branch of royal supervision, rather than the sort of urban government independent of royal control which evolved in London and other European cities in earlier times. Thailand was an absolute monarchy until 1932 and absolutism had implication for Bangkok as well as for Siam's progress in general. The linking Bangkok administrative structure with royal interests produced both a physical and economic stamp on Bangkok which has had an enduring effect on Bangkok's development.

Between 1932 - 1950, the role of Chinese immigrants became increasingly significant in developing trade and commerce in Bangkok. The Chinese were to be found in all works of commercial life, from the highest to the lowest. They were coolies, skilled labour, middlemen, industrialists, merchants and so on. The influx of Chinese immigrants helped to keep down wages in Bangkok until 1940.

The research also deals with the growth of labour supply in Bangkok based upon the changing rural conditions between 1900 - 1950. The main findings are : before around 1950, Thailand's sparse population and abundant land meant that indigenous labour was "expensive". The term "expensive labour" refers to relative wages between Bangkok and the countryside. Wages in rural areas were higher than the unskilled coolie in Bangkok prior to the Second World War. Average per capita incomes do not appear to

have differed greatly between the provinces. A major factor affecting the high level of wage rates was the relatively high productivity of Thai agriculture in relation to labour input. The high level of wage rates and income earned by the rural workers meant that the opportunity cost of changing occupations from that of a rural farmer to an urban worker was also high. Under the circumstances, there was a limited flow of labour from rural to urban areas. Hence, Chinese immigration played an important role in developing the non-farming occupations in Thailand, especially in Bangkok. This implies that the growth of Bangkok was relatively slow prior to 1950 compared to the post 1950 periods. Bangkok's proportion of the total population did not significantly increase after the First World War. Second, after 1950, a rapid growth of population in Thailand took place. Population growth put pressure on rural incomes as well as the fragmentation of farms and growing tenancy and a decline in rice output per person in some regions of the country. With the rapid overall population growth, a pool of "cheap" rural labour developed which could supply the industrial and service sectors in Bangkok, on which further growth depended. Wages in Bangkok rose compared to the provincial areas. Bangkok's population has increased at a least double the national average since 1950.

สารบัญเรื่อง

สารบัญตาราง

สารบัญตาราง (ต่อ)

คำย่อที่ใช้ในงานวิจัย

กจช. หมายถึง กองจดหมายเหตุแห่งชาติ

ร.ศ. หมายถึง รัตนโกสินทร์ศก

จ.ศ. หมายถึง จุลศักราช

บทที่ 1 ความนำ

ที่มาของปัญหาเหตุผลและความจำเป็นในการทำวิจัย

นับตั้งแต่ปี ค.ศ.1960 เป็นต้นมา กรุงเทพฯ มีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วทั้งในแง่จำนวนประชากร และกิจกรรมทางเศรษฐกิจจนกล่าวกันว่า "กรุงเทพฯ เป็นเมืองโตเดี่ยว หรือเอกนคร (Primate city) ที่ติดอันดับแนวหน้าของโลก"1) ตัวเลขของจำนวนประชากรในกรุงเทพฯ เป็นเครื่องชี้ถึงดัชนีชี้วัดการเป็นเมืองโตเดี่ยวและกิจกรรมการกระจุกตัวทางเศรษฐกิจได้ดีที่สุด เพราะว่าจำนวนประชากรเป็นเครื่องชี้ถึง ขนาดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ตลาดแรงงาน ขนาดของตลาด การเคลื่อนย้ายแรงงานจากภาคชนบท ฯลฯ ในปี ค.ศ.1947 ประชากรของกรุงเทพฯ มีประมาณ 8 แสนคน ในปี ค.ศ.1996 ประชากรของกรุงเทพฯ มีมากกว่า9 ล้านคน เมื่อเทียบกับประชากรในเมืองอันดับสองพบว่า ในปี ค.ศ.1947 กรุงเทพฯ ใหญ่กว่าเชียงใหม่ 20 เท่า และเพิ่มขึ้นเป็น 26 เท่า และ 55 เท่า ในปี ค.ศ.1970 และในปี 1980 ตามลำดับ [Goldstein 1972] และ [Thomlinson 1971] ในปี 1996 ประชากรกรุงเทพฯ มีมากกว่าเมืองอันดับสอง คือ นครราชสีมา ประมาณ 35 เท่า นักวิชาการได้ประมาณว่า [คำนวณจาก [Dogan and Kasarda (eds) 1988 : 15-16]

ปี ค.ศ.1950 กรุงเทพฯ ติดอันดับที่ 41 ของเมืองใหญ่ที่สุดในโลก

ปี ค.ศ.1988 กรุงเทพฯ ติดอันดับที่ 24 ของเมืองใหญ่ที่สุดในโลก

ปี ค.ศ.2000 กรุงเทพฯ จะติดอันดับที่ 20 ของเมืองใหญ่ที่สุดในโลก

นับตั้งแต่กลางทศวรรษ 1980 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบันอาจกล่าวได้ว่า กรุงเทพฯ เป็นมหานครที่เจริญรุ่งเรือง และมีสิ่งที่อำนวยความสะดวกสบายต่าง ๆ ไม่น้อยหน้ามหานครใหญ่ ๆ ของโลกนั้น อาทิเช่น กรุงซิดนีย์ เมืองนิวยอร์ค กรุงโตเกียว เป็นต้น

ความใหญ่โตมโหฬารของกรุงเทพฯ ในทศวรรษ 1980 มีการประมาณกันว่า ร้อยละ 60 ของประชากรในเมืองของประเทศไทยอาศัยในกรุงเทพฯ ร้อยละ 30 ของรายได้ประชาชาติกระจุกตัวที่กรุงเทพฯ ร้อยละ 95 ของมูลค่าการส่งออกและนำเข้าผ่านท่าเรือคลองเตย ร้อยละ 70 ของรายได้ภาษีบุคคลธรรมดากระจุกตัวที่กรุงเทพฯ ร้อยละ 50 ของโรงงานอุตสาหกรรมตั้งอยู่ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ฯลฯ ความใหญ่โตของกรุงเทพฯ ในหลายทศวรรษที่ผ่านมามิได้สะท้อนภาพให้เห็นความรุ่งเรืองของระดับประเทศทั้งหมดเพราะกรุงเทพฯถูกมองว่าเป็นกาฝาก (parasite) โดยกรุงเทพฯ ได้เบียดบังเอาทรัพยากรจากภูมิภาคอื่น

----

1) นักวิชาการให้คำนิยาม เมืองเอกนคร หรือโตเดี่ยว (Primate city) โดยใช้ดัชนีความเป็นเมืองเอกนคร หมายถึง อัตราส่วนของจำนวนประชากรของเมืองที่ใหญ่ที่สุดต่อจำนวนประชากรเมืองที่ใหญ่เป็นอันดับที่สอง [Sternstein 1982] และ[Jefferson 1939 : 226-32] เป็นต้น

เข้ามาจุนเจือคนกรุงเทพฯ ผลที่ตามมาก็คือเมืองอื่น ๆ เกิดการแคระแกรนไม่เติบโตเท่าที่ควร ในขณะที่เมืองกรุงเทพฯ ขยายตัวอย่างรวดเร็ว ความแตกต่างระหว่างรายได้ระหว่างกรุงเทพฯ กับภูมิภาคอื่นมีลักษณะเลวลงตามลำดับและมีแนวโน้มจะรุนแรงยิ่งขึ้น

ทั้ง ๆ ที่กรุงเทพฯ มีความสำคัญต่อพัฒนาการทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทยนับตั้งแต่ก่อตั้งเป็นราชธานีในปี ค.ศ.1782 จนถึงปัจจุบัน งานศึกษาเกี่ยวกับประวัติศาสตร์เศรษฐกิจในแง่ของ จุดกำเนิดและพัฒนาการทางเศรษฐกิจของเมืองโตเดี่ยวแห่งนี้ มีน้อยมาก งานวิจัยเกี่ยวกับพัฒนาการของกรุงเทพ ในฐานะเมือง "โตเดี่ยว", "การเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจและสังคมในกรุงเทพฯ" "การวางผังเมืองและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ" เป็นอาทิ ส่วนใหญ่เกิดขึ้นตั้งแต่ทศวรรษ 1970 เป็นต้นมา เมื่อปัญหาด้านต่าง ๆ ในกรุงเทพฯ ทวีความรุนแรงมากขึ้นจนยากที่จะเยียวยา เช่น ปัญหาสลัม ปัญหาสิ่งแวดล้อม ปัญหาการจราจร ปัญหาการย้ายถิ่น ปัญหาการใช้แรงงานเด็ก ฯลฯ นอกจากนี้จุดบกพร่องของงานวิชาการดังกล่าวมาแล้วข้างต้น (หลังปี 1970) มักจะขาดมุมมองในลักษณะต่อไปนี้ (1) ขาดการมองปัญหาในลักษณะ"สหสาขา" (multidisciplinary) (2) ขาดการมองปัญหาและพัฒนาการของกรุงเทพฯ ในภาพที่ยาวและมีความต่อเนื่อง เช่น ไม่สามารถมองเห็นรูปแบบในอดีต ภาวะปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคตเพื่อใช้เป็น "คู่มือวิจัย" สำหรับนักวิชาการได้ (3) ขาดการวิจัยและตอบปัญหาพื้นฐานของการเจริญเติบโตเมืองกรุงเทพฯ เช่น องค์ประกอบทางกายภาพในอดีตและปัจจุบันมีผลอย่างไรต่อการขยายเมืองกรุงเทพฯ ไม่มีงานชิ้นไหนเลยที่ศึกษาอย่างเป็นระบบถึงทิศทางการเติบโตของเมืองในอดีตหรือตอบปัญหาว่า ทำไมพื้นที่ของถนนจึงมีน้อย หรือว่าพัฒนาการทางเศรษฐกิจของประเทศไทยมีผลต่อการเจริญเติบโตของเมืองในแง่ของ ตลาดแรงงาน กิจกรรมทางเศรษฐกิจ ประชากร และองค์ประกอบทางกายภาพอื่น ๆ ของเมืองเป็นต้น (4) ขาดข้อมูลและการเชื่อมโยงการวิเคราะห์ปัญหาและพัฒนาการของเมืองกรุงเทพฯ อย่างเชื่อมโยง เช่นปัจจัยทางเศรษฐกิจ ปัจจัยทางภูมิศาสตร์ และปัจจัยทางการเมืองมีผลสำคัญกับพัฒนาการของเมืองโตเดี่ยวกรุงเทพฯ เช่นไร

ดังนั้นเหตุผลและความจำเป็นในการวิจัยเรื่องนี้มีอย่างน้อย 4 ประการด้วยกัน

ประการแรก กรุงเทพฯเป็นตัวอย่างที่ดีของการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว และเป็นภาพสะท้อนของพัฒนาการของระบบเศรษฐกิจไทยที่ขาดความสมดุลและเป็นธรรม กล่าวคือ ในประวัติศาสตร์ไทยก่อนปี ค.ศ.1960 อัตราการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ เป็นไปอย่างช้า ๆ ทั้งในแง่ประชากรและกิจกรรมทางเศรษฐกิจ หลังปี ค.ศ.1960 การขยายตัวเป็นไปอย่าง รวดเร็วมาก หากเทียบกับอัตราการเจริญเติบโตของประชากรของเมืองใหญ่ เช่น ลอนดอน นิวยอร์ค เป็นต้น เราจะพบว่าอัตราการขยายตัวอย่างรวดเร็วของประชากรและกิจกรรมทางเศรษฐกิจในกรุงเทพฯ จะใช้เวลาเพียง 3 ทศวรรษ ในขณะที่อัตราการขยายตัวของประชากรและกิจกรรมทางเศรษฐกิจของเมืองลอนดอน และนิวยอร์ค เป็นการขยายตัวแบบค่อยเป็นค่อยไป และต้องใช้เวลา

นานนับศตวรรษทีเดียว นอกจากนี้ ความใหญ่โตเกินขนาดของกรุงเทพฯ มิเพียงแต่สะท้อนภาพของพัฒนาการทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทย ที่มีลักษณะเอาเปรียบภูมิภาคอื่น แต่ทว่าได้แสดงถึงความเหลื่อมล้ำของการกระจายรายได้ระหว่างกรุงเทพฯ กับภูมิภาคอื่นเลวลงตามลำดับดับแต่ปี ค.ศ.1960 เป็นต้นมา

ประการที่สอง ไม่ว่ากรุงเทพฯ จะอยู่ภายใต้การปกครองระบอบการปกครองระบบการปกครองแบบสมบูรณาญาสิทธิราชย์ ระบอบการปกครองแบบประชาธิปไตย เผด็จการครึ่งใบเต็มใบ ยุครักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ ฯลฯ กรุงเทพฯ มีความสำคัญอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง ดังจะเห็นได้ว่า นับแต่อดีตจนถึงปัจจุบันกรุงเทพฯ เป็นพาหะนำความทันสมัยมาสู่เมืองไทย กำเนิดของพัฒนาการการเมืองการปกครองแบบรวมศูนย์ ที่สะสมทุนและความมั่งคั่งของชนชั้นนำทางเศรษฐกิจ ตลาดแรงงานนอกภาคเกษตรกรรมขนาดใหญ่ที่สุดของประเทศ ที่ทำการของรัฐบาลและเมืองท่าที่สำคัญที่สุดของการค้าระหว่างประเทศ ดังนั้นการเข้าใจเรื่องราวของกรุงเทพฯ ในอดีต เป็นระยะเวลานานที่ต่อเนื่อง จึงมีความจำเป็น

ประการที่สาม งานศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทยที่ผ่านมาให้ความสำคัญกับข้อมูลที่เป็นปฐมภูมิ (Primary data) น้อยมาก งานศึกษาเกี่ยวกับพัฒนาการเศรษฐกิจไทย อาทิเช่น James C. Ingram [1971], David Feeny [1982] ให้ความสำคัญกับข้อมูลทุติยภูมิ(secondary data) ยังมีข้อมูลขั้นต้นหรือปฐมภูมิอยู่เป็นจำนวนมากที่มีประโยชน์มาก แต่ยังไม่ได้ใช้ประโยชน์เท่าที่ควร นั่นคือ ข้อมูลทางประวัติศาสตร์จากกองจดหมายเหตุแห่งชาติ ข้อมูลดังกล่าว ถือว่าเป็นข้อมูลดิบ หรือวัตถุดิบที่สำคัญอย่างยิ่งยวดในอันที่จะทำความเข้าใจ "พัฒนาการทางเศรษฐกิจ ตลอดจนองค์ประกอบทางกายภาพที่สำคัญของกรุงเทพฯ" โดยเฉพาะในช่วงก่อนปี ค.ศ.1950 ซึ่งยังขาดแคลนอยู่มากนอกจากนี้ประโยชน์อีกประการหนึ่งที่เราได้รับจากข้อมูลดิบดังกล่าวข้างต้นคือ การได้เปรียบเทียบกับข้อมูลขั้นทุติยภูมิบางแหล่ง ซึ่งมักจะเป็นบันทึกของชาวต่างประเทศที่เดินทางเข้ามาในอาณาจักรไทย อาทิเช่น J.Bowring [1857], F.A.Neal [1852], Graham [1920] ว่ามีความสมเหตุสมผลกันอย่างไร ซึ่งจะช่วยให้ผู้สนใจทำการค้นคว้าประวัติศาสตร์เศรษฐกิจ และพัฒนาการทางเศรษฐกิจของกรุงเทพฯ และเศรษฐกิจไทยให้ลึกซึ้งด้วย นอกจากนี้เราต้องยอมรับข้อเท็จจริงอีกประการหนึ่ง คือ งานการเรียนและการสอนในมหาวิทยาลัยของประเทศไทยมักจะอาศัยแนวคิดและทฤษฎีตะวันตกเป็นแนวทางเสนอ ซึ่งมักจะห่างไกลจากสภาพแห่งความเป็นจริงของสังคมไทย เมื่อนักศึกษาสำเร็จออกไป ต้องประสบกับปัญหาการใช้ทฤษฎีและแนวความคิดในการประยุกต์ ทำให้ต้องใช้ตำราและผลงานของชาวตะวันตกเป็นเครื่องมือในการอ้างอิงเสมอ สาเหตุสำคัญเพราะเราขาดฐานข้อมูลที่เป็นภาษาไทยโดยเฉพาะข้อมูลปฐมภูมินั้นเองผลที่ตามก็คือ งานวิชาการทางด้านสังคมศาสตร์จึงไม่ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควรและเกิดช่องว่างระหว่างการเรียนรู้และประยุกต์

ประการที่สี่ มีประเด็นและปัญหาที่สำคัญในประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพฯ ซึ่งงานวิจัยและวิชาการมักจะมองข้าม (และบางประเด็นของปัญหามีความต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน) ประเด็นและปัญหาที่สำคัญ อาทิเช่น ความสำคัญของระบบส่วย และคลองต่อการสร้างเมืองกรุงเทพฯ เช่น วัด วัง เป็นต้น อย่างไรบ้าง การเปลี่ยนแปลงจากเมืองน้ำมาสู่เมืองบกมีนัยต่อการเจริญเติบโตของเมืองกรุงเทพฯ อย่างไร? ทำไมพื้นที่ของถนนจึงมีน้อย และทำไมถึงมีถนนซอยเป็นจำนวนมาก บทบาทของชาวต่างประเทศและระดับพัฒนาการทางเศรษฐกิจมีผลต่อการขยายตัวและการเจริญเติบโตของเมืองอย่างไร ทำไมก่อนปี ค.ศ.1950 องค์ประกอบของประชากรในกรุงเทพฯ ถึงเป็นคนจีนเป็นสำคัญ ทำไมก่อนปี ค.ศ. 1950 อัตราการขยายตัวของประชากรในกรุงเทพฯ อยู่ ณ ระดับต่ำ

บทบาทของกระทรวงนครบาลและกษัตริย์ในอดีตมีผลต่อความเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ อย่างไร คนจีนอพยพมีผลต่ออุปทานแรงงานและกดดันค่าจ้างแรงงานไร้ฝีมืออย่างไร การเปลี่ยนแปลงในชนบทมีผลอย่างไร ต่อการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ในอดีต เป็นต้น

วัตถุประสงค์ของงานวิจัย

เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ถึงพัฒนาการทางเศรษฐกิจของเมืองโตเดี่ยวกรุงเทพฯ โดยจะศึกษาในประเด็นและปัจจัยที่กำหนดความเป็นเมืองโตเดี่ยว ได้แก่ ระบบส่วยและการค้าระหว่างประเทศทั้งก่อนและหลังสนธิสัญญาเบาริง (1855) การสร้างคลองในกรุงเทพฯ และที่ราบภาคกลาง จำนวนประชากรและแรงงานชาวจีนอพยพ ตลาดแรงงาน การปกครองและการบริหารในกรุงเทพฯ อันได้แก่ กระทรวงนครบาล ผลกระทบทางเศรษฐกิจของ "การเปลี่ยนแปลงจากเมืองน้ำมาเป็นเมืองบก" ที่มีผลต่อการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงในเศรษฐกิจชนบทกับการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

(1) สร้างองค์ความรู้ใหม่ โดยการนำวิชาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจมาอธิบายพัฒนาการทางเศรษฐกิจของเมืองโตเดี่ยวกรุงเทพฯ โดยเฉพาะการใช้เอกสารขั้นต้น

(2) สร้างงานวิจัยข้อมูลพื้นฐานเพื่อให้นักวิจัยและนักวิชาการนำไปพัฒนาต่อไป

(3) เพื่ออธิบายพลวัตการเปลี่ยนแปลงของการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ในแง่มุมต่าง ๆ เช่น การเปลี่ยนบทบาทจากเมืองน้ำมาสู่เมืองบก การเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจ เศรษฐกิจในชนบท

บทที่ 2 งานวิจัยและเอกสารที่เกี่ยวข้องและระเบียบวิธีวิจัย

งานวิจัยและเอกสารที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเอกสารประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพฯ ระหว่าง ค.ศ.1820-ค.ศ. 1950 นั้นมีน้อยมากงานที่พอจะใกล้เคียงกับงานวิจัยชิ้นนี้บ้าง ได้แก่ Office of the Prime Minister [1982] ว่าด้วย Foreign Records of the Bangkok Period Up to A.D. 1932 งานดังกล่าวข้างต้นเป็นการรวบรวมเอกสารจากต้นฉบับจริงของชาวต่างประเทศที่เข้ามาในประเทศไทย นับตั้งแต่ต้นคริสต์ศตวรรษที่ 19 จนถึงการเปลี่ยนแปลงการปกครองแผ่นดิน ในปี ค.ศ. 1932 หนังสือดังกล่าวไม่ได้เฉพาะเจาะจงถึงพัฒนาการทางเศรษฐกิจของกรุงเทพฯ หากแต่ให้ข้อมูลกว้าง ๆของสภาพกรุงเทพฯ โดยเฉพาะตอนต้นศตวรรษที่ 19 และ 20 ในประเด็นเกี่ยวกับทำเลที่ตั้งของเมือง สภาพภูมิศาสตร์ การประมาณการจำนวนประชากร สำเพ็ง และอื่น ๆ นอกจากนี้ยังได้พรรณาถึงข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับประวัติศาสตร์ และประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย อาทิเช่น การคลังสาธารณะ การบริหารและการปกครอง ศาสนา เงินตรา กกฎหมาย ระบบการศึกษา ฯลฯ ข้อเด่นของงานดังกล่าว คือ เสนอเอกสารสำคัญเกี่ยวกับประวัติศาสตร์ โดยเฉพาะจากข้อมูลหนังสือหายากบันทึกโดยชาวต่างประเทศ อาทิเช่น Hall, Ruschenberger and Fitzroy A Voyage Round the World Including an Embassy to Muscat and Siam 1835, 1836 and 1837, Earl George Windsor, the Eastern Seas of Voyages and Advantures in the Indian Archipelago in 1832, 1833, and 1834, Par Mgr Pallegoix, Description Du Royaume Thai Ou Siam [1854] , Ernest Young, Kingdom of the Yellow Rope. A. Cecil Carter, The Kingdom of Siam [1905] แม้ว่างานดังกล่าวจะมีประโยชน์ในแง่ที่เป็นแหล่งข้อมูลอ้างอิง เพื่อใช้ค้นคว้าทางประวัติศาสตร์ได้ดีก็ตาม แต่จุดอ่อนก็มีหลายประการด้วยกัน คือ(1) ขาดความเชื่อมโยงเกี่ยวกับพัฒนาการทางประวัติศาสตร์เศรษฐกิจของไทย กับกรุงเทพฯ ในช่วงระยะเวลาต่าง ๆ กัน (2) ข้อมูลทางประวัติศาสตร์บางแห่งยังน่าสงสัยว่าจะเชื่อถือได้หรือไม่เพียงไร เช่น ข้อมูลจำนวนประชากรในกรุงเทพฯ ควรจะได้รับการตรวจสอบจากเอกสารแหล่งต่าง ๆ โดยเฉพาะเอกสารขั้นต้นที่เป็นภาษาไทย (3) ขาดการตีความและวิเคราะห์ข้อมูลทำให้ไม่เห็นความเชื่อมโยงระหว่างระดับของพัฒนาการทางเศรษฐกิจของประเทศกับการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ เป็นต้น

งานว่าด้วยข้อมูลของกรุงเทพฯ ที่น่าสนใจ ได้แก่ งานของ เอนก นาวิกมูล [เอนก 2531] เทพชู ทับทอง [เทพชู 2535] งานของทั้งสองท่านแสดงถึงความอุตสาหะวิริยะในการรวบรวมข้อมูลขั้นปฐมเกี่ยวกับเหตุการณ์เกร็ดทางประวัติศาสตร์การกำเนิดและพัฒนาการของสิ่งเก่า ๆ ในสังคมไทย อาทิเช่น การโฆษณา ภาพยนตร์ เหล้าฝรั่ง หนังสือพิมพ์ ไม้ขีดไฟ โรงงานอุตสาหกรรม เป็นต้น ตลอดจนเรื่องราวของชีวิตความเป็นอยู่ของคนไทยในอดีต ซึ่งข้อมูลดังกล่าวได้กล่าวถึงเรื่องราวที่เกิดขึ้นในกรุงเทพฯ เป็นส่วนใหญ่ ข้อมูลที่ใช้ในการค้นคว้าได้มาจาก

เอกสารทางประวัติศาสตร์ อาทิเช่น หนังสือพิมพ์ ราชกิจจานุเบกษา เอกสารจากกองจดหมายเหตุแห่งชาติ เป็นต้น แม้ว่างานดังกล่าวจะได้อาศัยข้อมูลขั้นปฐม ซึ่งเป็นเอกสารภาษาไทย แต่ก็ให้ความรู้ทั่วๆ ไปมิได้มีการวิเคราะห์ถึงการเปลี่ยนแปลงทางสังคมและเศรษฐกิจในกรุงเทพฯ ตลอดจนมีข้อมูลที่สำคัญในอดีตอยู่เป็นจำนวนมากที่ยังไม่ได้เผยแพร่ อาทิเช่น ข้อมูลเกี่ยวกับค่าแรงของแรงงานชาวจีนอพยพในกรุงเทพฯ การขยายตัวของธุรกิจในกรุงเทพฯ สายการเดินเรือและบริษัทเดินเรือระหว่างประเทศ เป็นต้น นอกจากนี้จำนวนของข้อมูลยังมีน้อยเกินไปที่จะใช้อ้างอิงถึงการเปลี่ยนแปลงในระยะยาวของพัฒนาการของเมืองกรุงเทพฯ

งานว่าด้วยข้อมูลของประวัติศาสตร์ของกรุงเทพฯ เกี่ยวกับบันทึกของผู้คนร่วมสมัย อาทิเช่น Sthirakoses [Sthirakoses 1992] ส. พลายน้อย [ส.2525] สง่า กาญจนาคพันธุ์ [สง่า 2524] จุดเด่นของงานเหล่านี้คือ การบันทึกความทรงจำของผู้เขียนตั้งแต่ชีวิตในวัยเด็กเป็นต้นมา โดยจะบันทึกความทรงจำในแง่มุมต่าง ๆ อาทิเช่น ชีวิตในวัยเด็ก การเล่าสภาพชีวิตความเป็นอยู่ของผู้คนในสมัยเก่า ประเพณีและวัฒนธรรมของคนสมัยก่อน การสร้างคลอง การสร้างถนน ตลอดจนสภาพการเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจและสังคมในสมัยก่อน จุดอ่อนของงานประเภทบันทึกความทรงจำหรือประวัติศาสตร์จากคำบอกเล่านั้นมีอยู่มากมาย อาทิเช่น ผู้เขียนอาจจะลืมเหตุการณ์บางอย่างได้ ขาดข้อมูลที่เป็นสถิติในระยะยาวและขาดประจักษ์พยานที่เชื่อถือได้ ไม่สามารถนำข้อมูลดังกล่าวมาสรุปและตีความอย่างเป็นระบบได้ ย่อมมีผลสำคัญต่อการเขียนประวัติศาสตร์ที่แม่นยำและขาดคุณภาพ เป็นต้น

งานของ ศาสตราจารย์ ดร.ฉัตรทิพย์ นาถสุภา [Chatthip 1981 a และ Chatthip 1981 b] เรื่อง "The Political Economy of Siam" แม้ว่าจะไม่ได้เกี่ยวข้องโดยตรงกับประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพฯ แต่ก็ให้ภาพพัฒนาการของเศรษฐกิจไทยอย่างต่อเนื่องในช่วงปี 1850-1910 และ 1910-1932 โดยมีนัยสำคัญต่อพัฒนาการของเมืองโตเดี่ยวของกรุงเทพฯ กล่าวคือ สาเหตุของความด้อยพัฒนาและการที่ทุนนิยมของไทยไม่สามารถพัฒนาเติบใหญ่ได้เพราะว่า โครงสร้างของสถาบันสังคม และการเมือง ซึ่งมีลักษณะเป็นศักดินา บทบาทของอำนาจรัฐชนชั้นผู้ปกครองและนายทุนชาวจีนโพ้นทะเล ตลอดจนโครงสร้างทางด้านการคลังของประเทศ มีผลต่อการขูดรีดทรัพยากรส่วนเกินจากประชากรส่วนใหญ่ของประเทศสู่เมืองหลวงคือกรุงเทพฯ เพราะกรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางการปกครองและบริหารเมืองท่า ตลอดจนเป็นที่อยู่อาศัยของชนชั้นผู้มีอำนาจและนายทุนจีน งานของอาจารย์ฉัตรทิพย์ ถือได้ว่าเป็นงานบุกเบิกงานศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทยในแง่การใช้กรอบการวิเคราะห์แบบ Asiatic Mode of Production ของ Marxist และจุดเด่นมากของงานนี้ก็คือ การรวบรวมเอกสารภาษาไทยจากกองจดหมายเหตุแห่งชาติอันได้แก่ บันทึกของกษัตริย์ บันทึกของเสนาบดีในการบริหารราชการแผ่นดินเพื่อใช้อ้างอิง แต่จุดอ่อนของงานก็มีมากเช่นเดียวกัน อาทิเช่น การใช้กรอบความคิดแบบ Marxist ย่อมมีความโน้มเอียงการมองความสัมพันธ์ระหว่างกรุงเทพฯ กับชนบทในเชิงขูดรีดโดยละเลยที่จะให้ความ

สำคัญของพลังตลาดในการอธิบายระหว่างเมืองและชนบท ละเลยความสำคัญของปัจจัยทางภูมิศาสตร์ในการอธิบายการเจริญเติบโตของเมืองกรุงเทพฯ เป็นต้น

ระเบียบวิธีวิจัย

สำรวจ วิเคราะห์ และรวบรวมเอกสารที่สำคัญทางประวัติศาสตร์เศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับกรุงเทพฯ ในช่วง ค.ศ. 1820-1950 ในด้านต่าง ๆ ที่จะมีผลต่อจุดกำเนิดและพัฒนาการทางเศรษฐกิจของเมืองโตเดี่ยวกรุงเทพฯ ประกอบไปด้วย ระบบการเกณฑ์แรงงานระบบส่วย จำนวนประชากร และแรงงานชาวจีนอพยพ โครงสร้างของตลาดแรงงานการค้า และการพัฒนาอุตสาหกรรม บทบาทของกษัตริย์ และพระคลังข้างที่ สภาพที่ตั้งของกรุงเทพฯ เส้นทางคมนาคมอันได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยาและคลองต่าง ๆ ในที่ราบภาคกลาง เพื่อเชื่อมกรุงเทพฯกับต่างจังหวัด การสร้างถนนในกรุงเทพฯ บทบาทของกระทรวงนครบาลต่อการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ โดยวิเคราะห์ปัจจัยดังกล่าวข้างต้นโดยมีสมมุติฐานหลักดังต่อไปนี้ คือ

(1) ระบบการเกณฑ์แรงงาน และระบบส่วยมีผลต่อการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ โดยเฉพาะในก่อนช่วงปี 1855 เพราะว่า แรงงานเกณฑ์ถือว่าเป็นการใช้แรงงานบังคับและเป็นการสร้างผลผลิตให้แก่ กษัตริย์และชนชั้นปกครองในกรุงเทพฯ ในขณะที่ระบบส่วยถือว่าเป็นการโอนทรัพยากรจากชนบทสู่กรุงเทพฯ เพื่อใช้ในการส่งออกในระบบการค้าผูกขาด และการก่อสร้างต่าง ๆ ในกรุงเทพฯ

(2) การส่งออกจากระบบส่วย มีผลให้เกิดการขยายตัวด้านกิจกรรมที่ต่อเนื่องกับการค้าระหว่างประเทศ เช่น การต่อเรือ และส่งผลให้เกิดความต้องการแรงงานชาวจีนอพยพ ชาวจีนอพยพจึงถือว่าเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของการเพิ่มของประชากรในกรุงเทพฯ

(3) สนธิสัญญาเบาริ่ง (1855) มีผลสำคัญต่อพัฒนาการเมืองโตเดี่ยว กรุงเทพฯ คือส่งเสริมการขยายตัวทางการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศในฐานะของแหล่งที่ตั้งของกรุงเทพฯ เป็นเมืองท่าที่สำคัญ ดังนั้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่าง ๆ อาทิเช่น โรงสี โรงเลื่อยกระจุกตัวอยู่ในกรุงเทพฯ สูงมาก หลังปี 1932 วิสาหกิจเริ่มมีการขยายตัวมากขึ้น เนื่องมาจากนโยบายเศรษฐกิจชาตินิยม และการเปลี่ยนแปลงภาวะเศรษฐกิจในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 เป็นต้นมา

(4) หลังปี ค.ศ.1855 อัตราการเพิ่มของประชากรในกรุงเทพฯ ถูกกำหนดจากแรงงานอพยพชาวจีนเป็นสำคัญ สาเหตุที่แรงงานจีนอพยพเข้ามามากเพราะความต้องการแรงงานนอกภาคเกษตรกรรมในกรุงเทพฯ เพิ่มสูงมากหลังสนธิสัญญาเบาว์ริ่ง แรงงานอพยพชาวจีนมีผลสำคัญต่อการเพิ่มอุปทานแรงงานและการกดดันอัตราค่าจ้างของคนงานไร้ฝีมือระหว่าง ปีค.ศ. 1855-1950

(5) การสร้างถนนในกรุงเทพฯ นับแต่ปี ค.ศ.1861 เป็นต้นมา มีความสำคัญในฐานะเป็นปัจจัยที่มีผลต่อ"การเปลี่ยนแปลงกรุงเทพฯ จากเมืองน้ำเป็นเมืองบก" โดยที่ถนนมีผลสำคัญต่อการขยายพื้นที่เมือง การใช้ที่ดิน การขยายตัวทางการค้า การสร้างห้องแถว และการขยายตัวของการขนส่งทางบก อันได้แก่ รถม้า รถยนต์ รถราง

(6) การสร้างคลองในที่ราบภาคกลาง หลังปี ค.ศ.1855 สนับสนุนการขยายตัวทางการค้าเพื่อการส่งออกโดยเฉพาะ การนำผลผลิตข้าวสู่ท่าเรือกรุงเทพฯ และเป็นแหล่งนำสินค้าเข้าจากท่าเรือกรุงเทพฯ สู่ชนบท โดยเฉพาะที่ราบภาคกลาง

(7) บทบาทของกษัตริย์และพระคลังข้างที่มีผลต่อการเจริญเติบโตของเมืองกรุงเทพฯ เพราะเป็นปัจจัยสนับสนุนการลงทุนทางธุรกิจตลอดจนมีบทบาทสำคัญต่อการใช้ที่ดินในกรุงเทพฯ เช่น การสร้างห้องแถว พระราชวัง และถนน เป็นต้น

(8) การบริหารกรุงเทพฯ โดยกระทรวงนครบาล นับตั้งแต่ตอนต้นทศวรรษ 1890 ส่งเสริมและสนับสนุนการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ

(9) การเพิ่มขึ้นของประชากรในกรุงเทพฯ เป็นไปอย่างช้า ๆ เพราะว่าการย้ายถิ่นจากชนบทมีน้อย เนื่องจากเศรษฐกิจในชนบทมีผลิตภาพการผลิตของแรงงานสูง ส่งผลให้ระดับค่าจ้างและรายได้ในชนบทสูงกว่ากรุงเทพฯ

แหล่งข้อมูล

สำรวจข้อมูลจากแหล่งที่สำคัญดังต่อไปนี้

(1) เอกสารขั้นต้นจากกองจดหมายเหตุแห่งชาติที่สำคัญคือ พระราชหัดเลขาสั่งราชการ รายงานการประชุมเสนาบดี การปกครองและการบริหารราชการแผ่นดิน บันทึกของเสนาบดี เอกสารส่วนบุคคลและรายงานของที่ปรึกษาชาวต่างประเทศ ตลอดจนเอกสารของBritish Consular Report ฯลฯ

(2) เอกสารสั่งพิมพ์ อาทิเช่น หนังสือพิมพ์ Bangkok Calendar, Bangkok Chronicles, Bangkok Times. ฯลฯ พระราชพงศาวดารฉบับต่าง ๆ ประชุมกฎหมายประจำศก ราชกิจจานุเบกษา หนังสืองานศพ วิทยานิพนธ์ ฯลฯ

(3) บันทึกของชาวต่างประเทศ อาทิเช่น Crawfurd (1915), Crawfurd (1967),Bowring (1977), Malcom (1839), Malloch (1852) ฯลฯ

ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยนี้จะกำหนดขอบเขตการศึกษาในช่วงระหว่าง ค.ศ.1820 จนถึง หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 (ค.ศ.1950)

บทที่ 3 ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพฯ สมัย ค.ศ. 1820-1855

นับตั้งแต่กรุงเทพฯ ได้รับสถาปนาเป็นเมืองหลวงของประเทศไทยในปี ค.ศ.1782 เป็นต้นมา กรุงเทพฯ ได้มีความเจริญรุ่งเรืองกว่าเมืองอื่น ๆ เราอาจกล่าวได้ว่าแม้ในศตวรรษ ที่ 19 กรุงเทพฯ ได้ดำรงความเป็นเมือง "โตเดี่ยว" (primate city) หรือความเป็นเอกนครแห่งเดียวของรัฐไทย

บันทึกชาวต่างประเทศซึ่งเกี่ยวข้องกับจำนวนพลเมืองในกรุงเทพฯ แสดงว่ากรุงเทพฯ ได้เจริญเติบโตก้าวล้ำหน้าเมืองอื่น ๆ นับตั้งแต่ต้นศตวรรษที่ 19

ครอฟอร์ด (Crawfurd) ประมาณว่ากรุงเทพฯ มีพลเมืองเท่ากับ 50,000 คน ในปี ค.ศ. 1822

มัลลอค (Malloch) ; 134,090 ในปี ค.ศ.1828

ทอมลิน (Tomlin) ; 77,300 ในปี ค.ศ.1828

ดีน (Dean) ; 505,000 ในปี ค.ศ.1835

มอลคอม (Malcom) ; 100,000 ในปี ค.ศ.1843

นีล (Neal) ; 350,000 ในปี ค.ศ.1849 และ

เบาริง (Bowring) ; 300,000 ในปี ค.ศ.1855 [Skinner 1957 : 81 ; Terwiel 1989 : 226]

ในขณะที่พลเมืองในเมืองอันดับสองและอันดับสามและเมืองอื่น ๆ มีน้อยกว่าพลเมืองในกรุงเทพฯ อาทิเช่น อยุธยา ; 26,200 ในปี ค.ศ.1827 จันทรบุรี ; 36,900 ในปี ค.ศ.1827 สระบุรี ; 14,320 และ พิษณุโลก 5,000 [Terwiel 1989 : 142 ; Sternstein 1964 : 300-305]

เนื่องจากสถิติของจำนวนพลเมืองในกรุงเทพฯ มีอยู่กระจัดกระจายและการเก็บบันทึกส่วนใหญ่จะอยู่ในบันทึกจากการคาดเดาของชาวต่างประเทศ ศาสตราจารย์บาส เทอร์วิล (Bass Terwiel) ได้ตรวจสอบข้อมูลของจำนวนประชากรของกรุงเทพฯ จากแหล่งต่าง ๆ และสรุปว่าประมาณกลางคริสต์ศตวรรษที่ 19 หรือทศวรรษ 1850 พลเมืองของกรุงเทพฯ มีประมาณ 50,000-100,000 คน เพราะจากตัวเลขของจำนวนพลเมือง จากการสำรวจเลขที่บ้านเพื่อประกอบการทำการไปรษณีย์โทรเลขในปี ค.ศ.1883 [กรมไปรษณีย์โทรเลข 2426] แสดงว่าพลเมืองในกรุงเทพฯ มีประมาณ 120,000 [Terwiel, 1989 : 232]

สถิติของประชากรเป็นเครื่องชี้วัดความเป็นเมืองเอกนครได้ดีที่สุด เพราะว่า จำนวนประชากรเป็นเครื่องชี้วัดถึงขนาดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ขนาดของตลาด ขนาดของอุปทานแรงงาน ตลอดจนการเคลื่อนย้ายแรงงานระหว่างประเทศและภูมิภาค ดังนั้นอาจจะกล่าวได้ว่า ในช่วงก่อนกลางศตวรรษที่ 19 (หรือก่อนปี ค.ศ.1855 ที่ไทยได้ทำสัญญาเบาริงก์กับสหราชอาณาจักร) กรุงเทพฯ ได้เป็นเมืองที่เจริญก้าวล้ำนำหน้ากว่าทุกเมืองในราชอาณาจักรสยามกรุงเทพฯ เป็นเมืองหลวงที่ทำการของรัฐบาลและที่ประทับของประมุขของชาติ เป็นเมืองท่าที่ใหญ่ที่สุด ตลาดภาคแรงงานนอกภาคเกษตรกรรมที่ใหญ่ที่สุด ศูนย์กลางการบริหาร ฯลฯ

2. ปัจจัยกำหนดความเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ

จุดกระตุ้นให้กรุงเทพฯ เจริญเติบโตในต้นศตวรรษที่ 19 ได้แก่ (1)บทบาทของท่าเรือและการค้าระหว่างประเทศ (2)แรงงานชาวจีนอพยพ (3)ระบบส่วย

ท่าเรือและการค้าระหว่างประเทศ

พื้นฐานที่สำคัญประการแรกที่จะเข้าใจประวัติศาสตร์เศรษฐกิจของกรุงเทพฯ คือ บทบาทของกรุงเทพฯ ในฐานะเป็นเมืองท่า นับแต่คริสต์ศตวรรษที่ 18 เป็นต้นมา การค้าระหว่างประเทศมีความสำคัญต่อการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ เพราะกรุงเทพฯ นอกจากจะเป็นเมืองหลวงแล้วยังเป็นเมืองท่าที่สำคัญที่สุดของประเทศ เมื่อการค้าขยายตัวย่อมมีผลให้เมืองเจริญเติบโตไปด้วย ทั้งนี้เพราะว่าการค้าระหว่างประเทศมีผลให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจขยายตัวและกระจุกตัวที่กรุงเทพฯ ความต้องการแรงงานเพื่อสนองตอบการขยายตัวของตลาดโดยเฉพาะแรงงานชาวจีนมีมากยิ่งขึ้น จำนวนพลเมืองในกรุงเทพฯ จึงเป็นชาวจีนเป็นสำคัญ [Skinner 1957:] (ดังจะได้กล่าวต่อไป)

กรุงเทพฯ เป็นเมืองท่า (river port) ที่ตั้งของกรุงเทพฯ อยู่บนฝั่งขวาของแม่น้ำเจ้าพระยาห่างจากปากแม่น้ำ (บริเวณอ่าวไทย) ประมาณ 20 ไมล์ การคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯ และเมืองต่าง ๆ สามารถกระทำได้ดังนี้ คือ กรุงเทพฯ ที่ราบภาคกลางและภาคเหนือ สามารถติดต่อกันได้โดยผ่านแม่น้ำเจ้าพระยา และแม่น้ำปิง วัง ยม น่าน ตลอดจนระบบคลองในที่ราบภาคกลาง การติดต่อกับทางภาคตะวันออกและได้สามารถแล่นเรือไปตามชายฝั่งในขณะที่การติดต่อกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือนั้นสามารถกระทำได้โดยทางเกวียนและทางบก โดยผ่านเส้นทางสระบุรีภูเขาดงพระยาไฟ (ดงพระยาเย็น)ไปจนถึงโคราช

กรุงเทพฯ ได้เปรียบในแง่แหล่งที่ตั้งเพราะตั้งอยู่ในที่ราบภาคกลาง ตอนปลายแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งเป็นแหล่งที่อุดมสมบูรณ์และเป็นอู่ข้าวอู่น้ำของชาวไทยมาโดยตลอด และสามารถติดต่อกันโดยม่น้ำเจ้าพระยาและระบบคลองต่าง ๆ ซึ่งช่วยลดต้นทุนการขนส่งได้มาก ด้วยข้อได้เปรียบทางสภาพภูมิศาสตร์นี้เอง มีผลให้พัฒนาการของเมืองกรุงเทพฯ ในฐานะเมืองท่าก้าวล้ำหน้าเมืองอื่น ๆ และกลายเป็นเมืองเอกนครในที่สุด กล่าวคือกรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางของการเก็บส่วยจากพื้นที่ต่าง ๆ เพื่อการส่งออก (โดยผ่านแม่น้ำสายหลักคือแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นสำคัญ) เพราะที่ตั้งของกรุงเทพฯ ซึ่งตั้งอยู่ใกล้ปากแม่น้ำจึงเหมาะแก่การเป็นเมืองท่าหรือเปิดประตูเพื่อการค้าขายกับต่างประเทศ การที่กรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางของการขนส่งทางน้ำที่เชื่อมโดยแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองต่าง ๆ บทบาทของกรุงเทพฯต่อเศรษฐกิจไทยจึงมีสูงขึ้นเพราะสามารถควบคุมการบริหารการเก็บภาษี จากหัวเมืองต่าง ๆ ได้ค่อนข้างมีประสิทธิภาพ (ตลอดจนการส่งเจ้าภาษีนายอากรจากกรุงเทพฯ ไปเก็บภาษีอากรยังหัวเมืองอื่น ๆ)

จวบจนกระทั่งกลางศตวรรษที่ 19 สินค้าเพื่อการส่งออกของสยาม คือสินค้าที่ได้มาจากระบบส่วยเป็นสำคัญ การค้าระหว่างประเทศนับว่าเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญอย่างยิ่งยวดในสมัยธนบุรีและกรุงเทพฯ ตอนต้น [Hong 1984 :48] รายได้จากการค้าระหว่างประเทศจัดได้ว่าเป็นรายได้ที่สำคัญที่สุดประเภทหนึ่งของรัฐ [Vella 1957]

จวบจนกระทั่งต้นทศวรรษที่ 1820 การค้าระหว่างประเทศของไทยอยู่ภายใต้การผูกขาดโดยรัฐเป็นสำคัญ คู่ค้าที่สำคัญของไทยจนกระทั่งทศวรรษ 1850 คือ จีน การค้าผูกขาด โดยรัฐของไทยส่วนใหญ่ดำเนินการที่ท่าเรือกรุงเทพ รายงานของ จอห์น ครอฟอร์ดในต้นทศวรรษที่ 1820 แสดงให้เห็นว่ากรุงเทพฯ เป็นเมืองท่าที่สำคัญในภูมิภาคนี้ (entrepot port) รับสินค้ามาจากอินเดีย คาบสมุทรมาลายาและที่อื่น ๆ เพื่อส่งไปขายต่อที่จีน เขาได้บันทึกไว้ ดังนี้

"The inland and coasting trade is very considerable : the principal part of this domestic traffic is carried out on the Menam [the Chaophraya river] and its branches, and the procedure is carried in flat boats or on large rafts of bambo. The upper part of the menam [the river] where it begins to be nevigable, is practicable in the months of August and September. Boats which quit Lao [the northern regions of Thailand] in these months, do not arrive at Bangkok until November and December, when the river is crowded whith them. Grain, salt, cotton, sapanwod, oil and timber are brought to the capital by this mode of conveyance" [Crawfurd 1967 :406]

จากที่ครอฟอร์ดพรรณามาแล้วข้างต้นแสดงว่า มีเพียงแต่ความสำคัญของการค้าระหว่างประเทศที่มีต่อพัฒาการเศรษฐกิจของกรุงเทพฯ หากว่าการคมนาคมทางน้ำ (เช่น แม่น้ำเจ้าพระยา) มีผลกระตุ้นต่อการขยายตัวทางการค้า

สินค้าส่วยเพื่อการส่งออกที่สำคัญภายใต้ระบบการค้าแบบผูกขาดโดยรัฐที่สำคัญ อาทิเช่น รังนก ฝาง ดีบุก พริกไทย เนื้อไม้ เร่ว ตะกั่ว งาช้าง รง กระวาน กำยาน ฟองดะนุ [วิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต 2514 : 254]

การค้าระหว่างประเทศไทยกับจีนนำมาซึ่งกำไรอย่างมหาศาล จากกบันทึกของ เบอร์นีพบว่าในทศวรรษ 1820 กำไรจากการค้าสำเภานั้นสูงถึงร้อยละ 300 แม้ว่าเรือสำเภาหนึ่งลำจากสองลำต้องอัปปางลงก็ยังคงได้กำไรอยู่ในอัตราสูงนั่นเอง [The Burney Papers 1911 : 80] มูลเหตุที่ทำให้การค้าเรือสำเภาได้รับกำไรอย่างมหาศาลเพราะว่าการผูกขาดการค้าย่อมมีผลให้กำไรต่อหน่วยที่ได้รับสูงขึ้น เพราะจำกัดการเข้ามาแข่งขันของเอกชน ในขณะเดียวกันสินค้าเพื่อการส่งออกส่วนใหญ่อยู่ในระบบส่วย ซึ่งรัฐสามารถบังคับและกะเกณฑ์หรือบังคับซื้อได้ในราคาถูก ย่อมหมายความว่าต้นทุนในการได้มาซึ่งสินค้าเพื่อการส่งออกจะต่ำ ส่งผลให้กำไรจากการค้าขายมีสูงมาก

กำไรอย่างมหาศาลของการค้าเรือสำเภาเป็นแรงจูงใจให้กษัตริย์ ขุนนาง และพ่อค้าชาวจีนที่มีความสัมพันธ์อันดีกับขุนนางเข้ามาลงทุนในการค้าเรือสำเภา ตัวอย่างเช่น เรือกำปั่นที่บรรทุกสินค้าซึ่งอยู่ภายใต้ความอุปถัมภ์ของจมื่นไวยวรนาถ (ช่วง บุนนาค) ลงทุนไปเป็นมูลค่าถึง 16,358 เหรียญสเปน หรือพระราชโอรสของรัชกาลที่สองหรือพระองค์เจ้าทินกร มีเรือบรรทุกสินค้ามีมูลค่าถึง 12,284 เหรียญสเปน [คุชแมน 2528 : 95] ในขณะที่รัชกาลที่ 3 ทรงกำกับราชการกรมพระคลังในสมัยรัชกาลที่ 2 และทรงเป็นผู้อำนวยการพวกเรือสำเภา ที่ทำการค้าของรัฐกับประเทศจีน [คุชแมน 2528 : 94] กล่าวโดยสรุปการค้าในสมัยกรุงเทพฯ ตอนต้น (ก่อนปี ค.ศ.1855) ในทัศนะของคุชแมน การค้าอย่างเสรีมิอาจจะกระทำได้เพราะ องค์พระมหากษัตริย์และบรรดาเจ้านายทั้งฝ่ายชายต่างก็ทรงมีเรือสำเภาส่วนพระองค์ และใช้อภิสิทธิ์ในการส่งสินค้าเข้าและส่งสินค้าออก นอกจากการค้ากับต่างประเทศแล้วองค์พระมหากษัตริย์ทรงเข้าร่วมการค้ากับเมืองต่าง ๆ ตามชายฝั่งทะเลของอ่าวสยาม เรือสำเภาของพระองค์ได้แล่นไปมาบ่อยครั้งในการขนเครื่องราชบรรณาการจากเมืองขึ้นในแหลมมลายูมายังบางกอก" [คุชแมน 2528 :94]

การค้าระหว่างประเทศที่ขยายตัวมีผลให้เมืองท่ากรุงเทพฯ กลายเป็นเมืองท่าสำคัญ เพื่อรับส่วยจากหัวเมืองอื่น ๆ ที่สำคัญ อาทิเช่น ส่วยผลเร่ว ถูกส่งมาจากนครจำปาศักดิ์ อุบลราชธานี กาฬสินธุ์ รัตนบุรี สุวรรณภูมิ เขมราฐ มุกดาหาร สุรินทร์ ฉะเชิงเทรา พระตะบอง ปราจีนบุรี ยโสธร วัฒนานคร สระบุรี ชุมพร นครสวรรค์ ราชบุรี และร้อยเอ็ด [บุญรอด 2518 :91-92] สินค้าส่วยเพื่อการส่งออกที่สำคัญในทศวรรษ 1820 และ 1830 มาจากสินค้าที่เก็บรวบรวมจากป่าและทรัพยากรธรรมชาติ อาทิเช่น กำยาน งาช้าง ดินปะสิว ผลเร่ว ฝาง รังนกดะกั่ว หนังสัตว์ กำยาน ไม้หอม ลูกกระวาน นอแรด พริกไท ไม้ซุง เนื้อไม้ ครั่ง กำมะถัน ไม้ไผ่กฤษณา กลักขี การบูร ชันปึก ผลกระเบา นอมะราด กระวาน ดีปลี อำพัน จันทร์ชะมด หางนกยูง ปีกนกกะเตน กากเพชร จันทบูรณ์ ฝาง พิมเสน ฯลฯ

กรุงเทพฯ มีเพียงแต่เป็นเมืองท่าที่สำคัญที่สุดของราชอาณาจักรสยาม ทว่าได้กลายเป็นเมืองท่าที่สำคัญมากที่สุดเมืองหนึ่งในภูมิภาคเอเชีย จอห์น ครอฟอร์ดได้บันทึกว่า ในทศวรรษ 1820 ว่า "ท่าเรือกรุงเทพฯ มีความสำคัญกว่าท่าเรืออื่น ๆ ทั้งหมดในภูมิภาคเอเซีย ยกเว้นเพียงท่าเรือกวางตุ้งในประเทศจีนเท่านั้น" [Crawfurd 1967 : 145]

สถิติการค้าระหว่างประเทศที่กระทำโดยผ่านกรุงเทพฯ ที่น่าสนใจมีดังนี้ บันทึกของครอฟอร์ด ในปี ค.ศ.1821 แสดงว่ามีเรือสำเภาของราชอาณาจักรสยามอย่างน้อยกว่า 5 ลำขึ้นไปได้ทำการติดต่อค้าขายกับช่องแคบมะละกาและ โดยบรรทุกสินค้าหนักประมาณ 25,000 หาบต่อปี [Crawfurd Papers 1915 : 120] ท่านอุปทูตได้ประมาณว่าเรือสำเภาทั้งไทยและจีนจำนวน 140 ลำได้ทำการค้าขายกันระหว่างทั้งสองประเทศ ประมาณว่า น้ำหนักสินค้าที่ทำการค้าขายกันประมาณ 35,000 ตันต่อปี นอกจากการค้ากับจีนแล้วเขาได้ประมาณว่าเรือสำเภาจำนวน 200 ลำ (หรือน้ำหนักประมาณ 28,125 ตัน) ได้ทำการค้าขายกับกรุงเทพฯ และท่าเรือ

อื่น ๆ ตามชายฝั่งของไทย ตลอดจนคาบสมุทรของกัมพูชา มาลายา (รวมทั้งสิงคโปร์ และปีนัง) [Crawfurd 1967 : 414 -416]. ระหว่างปี ค.ศ.1820 และ 1821 มูลค่าการค้าระหว่างไทยและปีนังเท่ากับ 207,750 ดอลลาร์ (ชัย 2522 : 83) มูลค่าการส่งออกของไทยไปสิงคโปร์ในช่วงปี 1820 และ 1830 มีค่าเท่ากับ 1,128,785 รูปี (วราภรณ์ 2522 : 79) มูลค่าสินค้าหลักที่ทำการส่งออกคือ น้ำตาล (370,242 รูปี) ข้าวและข้าวเปลือก (166,185 รูปี) ยาสูบ (139,493 รูปี) ครั่ง (77,208 รูปี) ไม้ฝาง (72,633 รูปี) เกลือ (68,647 รูปี) ดีบุก (57,573 รูปี) และอื่น ๆ [Ammar (n.d) : 3.2]

ในปี ค.ศ.1852 Malloch ได้บันทึกว่า "The trade next in importance to China with Siam is that of Singapore, principally in piece goods and opium, in barter for sugar, pepper, rice, sapanwood, gamboge, bengamin, ivory, deer's horns, and so on suited for the English Market".

การค้าขายระหว่างกรุงเทพฯ ยังได้ขยายไปยังภูมิภาคอื่น ๆ อีกเช่น ปัดตาเวีย ไซ่ง่อนและบอมเบย์ ระหว่าง ค.ศ.1829-51 จำนวนเรือสำเภาได้เข้าเทียบท่าที่สิงคโปร์มีดังต่อไปนี้[Sarasin 1977 : 209]

ปี ค.ศ.	จำนวนเรือสำเภา (ลำ)
1829-30	31
1832-33	37
1835-36	23
1838-39	23
1841-42	28
1844-45	22
1847-48	20
1850-51	63

สถิติเรือสำเภาที่เทียบท่าที่กรุงเทพฯ ในช่วงรัชสมัยของรัชกาลที่สามซึ่งบันทึกโดย Malloch มีดังต่อไปนี้ (Malloch 1852 : 65)

ปี ค.ศ.	จำนวนเรือสำเภา (ลำ)
1825	265
1826	249
1827	275
1836	302
1843	314
1850	332

ตัวเลขจำนวนเรือจากสองตารางข้างต้นแสดงนัยสำคัญของการค้าระหว่างประเทศ ที่มีต่อการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ อย่างน้อย 2 ประการ ประการแรก การค้าระหว่างประเทศเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญยิ่งของพัฒนาการทางการค้าของกรุงเทพฯ มาเนินนานก่อนการลงนามสนธิสัญญาเบาริงกับสหราชอาณาจักรในปี 1855 และการค้าระหว่างประเทศได้ผลักดันให้ "สยาม" ได้ติดต่อกับประเทศตะวันตกมาเนิ่นนาน (โดยผ่านสิงคโปร์) โดยได้รับอิทธิพลการค้าและแนวคิดจากตะวันตกโดยมิต้องสงสัย ประการที่สอง พัฒนาการของการค้าระหว่างประเทศส่งผลให้กรุงเทพฯมิเพียงแต่เป็นเมืองท่าที่สำคัญในภูมิภาคเอเชียเท่านั้น หากแต่ว่ายังเป็นแหล่งงานจ้างงานขนาดใหญ่ของแรงงานชาวจีนอพยพซึ่งเกี่ยวข้องกับกิจกรรมการเดินเรือ เช่น กะลาสีเรือ แรงงานรับจ้าง ลูกเรือ และอื่น ๆ นอกจากนี้แรงงานอพยพชาวจีนยังมีบทบาทที่สำคัญอย่างยิ่งยวดต่อการพัฒนาเศรษฐกิจนอกภาคเกษตรกรรมในกรุงเทพฯ

การค้าระหว่างประเทศมีผลต่อการรับแนวความคิดและอิทธิพลของตะวันตก ในปี ค.ศ. 1820 ปอร์ตุเกสได้ตั้งสถานกงศุลขึ้นที่กรุงเทพฯ และทางกงศุลปอร์ตุเกสได้สร้างคลังสินค้าบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งธนบุรีเพื่อรับสินค้าจากการติดต่อทางเรือจากสหราชอาณาจักรและสหรัฐอเมริกา ชุมชนของชาวตะวันตกในกรุงเทพฯ อาทิเช่น มิสชันนารี กงศุลและพ่อค้าชาวตะวันตก ได้ตั้งถิ่นฐานอยู่ทางฝั่งธนบุรี [จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2534 : 80] บันทึกของ Earl ซึ่งได้เข้ามาเยี่ยมเยียนกรุงเทพฯ ในปี ค.ศ.1837 ได้พรรณาเกี่ยวกับชาวตะวันตกในกรุงเทพฯ ไว้ดังนี้

Many native Christians are to be found at Bangkok, probably about five or six hundred. These people are either descendants of the Portuguese who formerly traded on the coast, or converts to the Jesuits of the Propaganda mission, several of whom are established in Siam. The Christians inhibit a portion of the town near the factory, called Santa Cruz, the greater part of which was burned to the ground a short time before my arrival....their communication with Europeans has enabled them to acquire a more extensive degree of knowledge than the natives and some of them are consequently employed as interpreters and pilots, the captain of the port also belonging to this class" [Office of the Prime Minister 1982 : 21]

การค้าระหว่างประเทศยังส่งผลต่อการขยายตัวของอุตสาหกรรมต่อเรือในกรุงเทพฯ และอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่น ๆ กิจกรรมการต่อเรือสำเภาเป็นกิจกรรมที่เฟื่องฟูมากในต้นคริสต์ศตวรรษที่ 19 และกิจกรรมการต่อเรือถือว่าเป็นแหล่งการจ้างงานของชาวจีนอพยพ เรือสำเภาที่สร้างในกรุงเทพฯ ได้ใช้ในการค้าขายในจีน อินเดีย คาบสมุทรมลายา และในภูมิภาคนี้ บันทึกของครอเฟิร์ดในปี 1821 บรรยายว่า

"Almost all the Junks employed in the commerce between the indian islands and maritime Southeast Asia are built at Bangkok on the great river [the Chaophraya] of Siam, and the capital of that kingdom."[อ้างใน Sarasin 1977 : 180] นอกจากนี้ นายครอว์ฟอร์ดยังได้ชมเชยว่าเรือสำเภาที่ไทยสร้างนั้นถูกที่สุดและคุณภาพดีที่สุด เขากล่าวว่าเรือสำเภาฮกเกี้ยนลำหนึ่งซึ่งมีระวางบรรทุก 1,600 หาบ (เกือบ 85 ตัน) ต่อในกัมพูชาสิ้นเงิน 4,000 เหรียญเสปน (3 เหรียญ = 5 บาท) ถ้าหากต่อในเมืองกวางตุ้งจะสิ้นเงิน 5,000 เหรียญ ส่วนเรือสำเภาที่ต่อในกรุงเทพฯ นั้นลำหนึ่งมีระวางบรรทุก 1,500 หาบ สิ้นเงินเพียง 1,350 เหรียญเท่านั้นเอง เหตุที่ค่าต่อเรือในเมืองไทยถูกกว่าประเทศใกล้เคียงเพราะเมืองไทยมีไม้คุณภาพดีเป็นจำนวนมาก [อ้างใน ชัย 2522 : 80]

ผลรวมของการค้าต่างประเทศต่อเศรษฐกิจกรุงเทพฯ และเศรษฐกิจไทยเป็นอย่างไร ?

ภาคส่งออกไทยนำมาซึ่งการเกินดุลการค้าและการชำระเงิน [Ammar : n.d] แสดงว่าระบบเศรษฐกิจไทยมีการใช้เงินมากขึ้น แต่การกระจุกตัวของการใช้เงินจะอยู่ที่กรุงเทพฯ มากที่สุด ในขณะที่ภูมิภาคอื่น ๆ ยังมีการใช้เงินตราน้อย เพราะในหลาย ๆ พื้นที่การผลิตยังเป็นแบบยังชีพ (subsistence economy)

การค้าระหว่างประเทศขยายตัวมีผลต่อการสะสมทุนของชนชั้นนายทุนภายใต้ระบบศักดินาของไทย ดังจะเห็นได้ว่า พ่อค้าจีนมีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับชนชั้นผู้ปกครองระดับสูงในปลายสมัยรัชกาลที่ 3 (1824-1851) พ่อค้าชาวจีนมีบทบาทเป็นเสนาบดีในการบริหารราชการในกรมท่าซ้าย อาทิเช่น พระยาโชดึกราชเศรษฐี (ทองจีน) และพระยาโชดึกราชเศรษฐีนั่นเองที่เป็นทั้งเจ้าภาษีนายอากร เจ้าของโรงงานน้ำตาลและเรือสำเภาค้าขายกับจีน หลักฐานทางประวัติศาสตร์หลายชิ้น แสดงให้เห็นว่าบรรดาเจ้าภาษีนายอากรมีความสำคัญอย่างใกล้ชิดชนชั้นศักดินา [ดู อดิศร 2531 : 249-269] ขุนนางในกรมท่าซ้ายหลายท่านได้ลงทุนในกิจการการค้าเพื่อการส่งออก เจ้าพระยาพระคลัง (ดิศ บุนนาค) และเจ้าพระยาศรีพิพัฒน์ (ทัด บุนนาค) มีโรงงานน้ำตาลหลายโรงด้วยเงินทุนจำนวนมากในขณะนั้น [อดิศร 2531 : 292]

การขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศมีผลให้การควบคุมการบริหารและการสั่งการของกรุงเทพฯ ที่ได้ขยายออกไปยังหัวเมืองต่าง ๆ โดยเฉพาะในเขตที่ราบภาคกลาง ตามแนวพื้นที่จากนครชัยศรีไปจนถึงฉะเชิงเทรา และตามแนวชายฝั่งทะเล โดยเฉพาะที่ชลบุรีและจันทบุรี เขตดังกล่าวเป็นเขตเศรษฐกิจที่สำคัญยิ่ง เพราะมีการปลูกอ้อยเพื่อทำน้ำตาล พริกไทย ตลอดจนสินค้าจากธรรมชาติต่าง ๆ มีการตั้งขุนนางจากกรมท่าซ้ายเพื่อควบคุมหัวเมืองฝ่ายตะวันออก คือ จันทบุรี ตราด ระยอง บางละมุง ชลบุรี สาครบุรี สมุทรปราการ นนทบุรี และสมุทรสงคราม โดยที่ขุนนางเหล่านี้ทำหน้าที่ควบคุมการผลิตเพื่อการส่งออกไปยังเมืองท่ากรุงเทพฯ [ดู อดิศร 2531] การค้าระหว่างประเทศมีความเชื่อมโยงกับธุรกิจค้าปลีกและส่งในกรุงเทพฯ สำเพ็งถือเป็นย่านการค้าที่สำคัญได้รับผลกระทบโดยตรงจากการค้าที่ขยายตัว เพราะมีการก่อสร้างคลังสินค้า ท่าเรือ และตลาดบกและตลาดน้ำ สำเพ็งเป็นย่านการค้าที่สำคัญในอดีตจนถึงปัจจุบัน เพราะ

เป็นย่านที่คนจีนอาศัยอย่างหนาแน่น ด้วยเหตุที่ภูมิศาสตร์ของกรุงเทพฯ เป็นเมืองน้ำ การขยายตัวของการค้าต่างประเทศย่อมส่งผลให้ลักษณะทางกายภาพของกรุงเทพฯ มีการตั้งถิ่นฐานตลอดจนชุมชนการค้าตลาดต่าง ๆ และย่านธุรกิจได้ขยายตัวตามลำน้ำที่สำคัญคือ การขยายตัวของชุมชนข้าง ๆ แม่น้ำเจ้าพระยาทั้งสองฟาก

การค้าระหว่างประเทศมีผลต่อการย้ายถิ่นของแรงงานจีนอพยพ แรงงานจีนอพยพถือว่าเป็นบรรพบุรุษของแรงงานรับจ้างของกรรมกรไทย การหลั่งไหลเข้ามาของแรงงานจีนย่อมมีผลสำคัญต่อการขยายตัวของเศรษฐกิจตลาด นอกภาคเกษตรกรรม (ดังจะได้กล่าวต่อไป)

แรงงานชาวจีนอพยพกับการเจริญเติบโตเมืองกรุงเทพฯ

จากหลักฐานทางประวัติศาสตร์ ชาวจีนได้เข้ามาประกอบอาชีพในสยามนับแต่สมัยอยุธยาเป็นราชธานี มาถึงสมัยกรุงธนบุรี ชาวจีนได้มีบทบาทสำคัญต่อการค้าระหว่างประเทศ คือ พ่อค้าและกะลาสีเรือ [ดู Sarasin 1977 : 163] โดยเฉพาะชาวจีนแต้จิ๋ว พระเจ้าตากสินมหาราช ก็มีเชื้อสายเป็นชาวจีน

สมัยกรุงเทพฯ เป็นราชธานี ชาวจีนได้หลั่งไหลเข้ามาเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะนับแต่ต้นศตวรรษที่ 19 เป็นต้นมา นายครอฟอร์ด ได้บันทึกว่า มีชาวจีนอพยพในปี ค.ศ.1821 ประมาณ 100,000 คน และในจำนวนนี้ 30,000 คน อาศัยอยู่ในกรุงเทพฯ เบอร์นี ประมาณว่ามีชาวจีนหลั่งไหลเข้าราชอาณาจักรสยามประมาณ 2,000-3,000 คน ในช่วงประมาณปี ค.ศ.1825-27 หรือตรงกับช่วงต้นรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว (ค.ศ.1824-1851) [Purcell 1980 : 95 ; Skinner 1957 : 81] สกินเนอร์ ได้ประมาณว่า การอพยพเข้ามาในราชอาณาจักรสยามของชาวจีนอยู่ระหว่าง 2,000-12,000 คน ต่อปี ในช่วงครึ่งหลังของทศวรรษที่ 1820 และช่วงปลายรัชสมัยรัชกาลที่ 3 นั้น ประมาณว่าการอพยพของชาวจีนมีถึงประมาณ 15,000 คนต่อปี (Skinner 1957 : 46) ศาสตราจารย์ วอลลา ได้ประมาณว่าในปี ค.ศ.1850 แรงงานของชาวจีนในราชอาณาจักรสยามมีถึง 250,000 คน

แม้ว่าเราจะไม่สามารถประมาณตัวเลขที่ถูกต้องของจำนวนชาวจีนได้ถูกต้อง ทว่าเราพอจะทราบว่าจำนวนชาวจีนอพยพได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในช่วงครึ่งแรกของคริสต์ศตวรรษที่ 19 ชุมชนชาวจีนมีเพียงแต่จะตั้งรกรากถิ่นฐานอย่างแน่นหนาในบริเวณกรุงเทพฯ ทว่าได้กระจัดกระจายอยู่ในเขตชนบททั่วไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณที่ราบภาคกลางที่มีแม่น้ำลำคลองได้ติดต่อถึงชาวจีนเหล่านี้ได้ประกอบอาชีพนอกภาคเกษตรกรรมเป็นสำคัญ อาทิเช่น ธุรกิจขนาดย่อมค้าขาย เป็นต้น และเป็นที่น่าสังเกตุว่าการขยายตัวของการเพาะปลูกพืชเศรษฐกิจ อาทิเช่น พริกไทย อ้อย (เพื่อผลิตน้ำตาล) ก็ขยายตัวมากเพราะการหลั่งไหลเข้ามาของชาวจีนในช่วงนี้เอง

ชาวจีนเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของจำนวนประชากรกรุงเทพฯ ทั้งหมด (ดังแสดงในตารางที่ 3.1)

ตารางที่ 3.1 จำนวนชาวจีนและประชากรในกรุงเทพฯ 1822-1849

ปี ค.ศ.	(1) จำนวนชาวจีน	(2) ประชากรในกรุงเทพฯทั้งหมด	(3) (%)
1822	31,000	50,000	62
1826	60,700	134,090	45
1828	36,000	77,300	46
1839	60,000	100,000	60
1843	70,000	350,000	20
1849	81,000	160,154	50

แหล่งที่มา : [Skinner 1957 :81]

ตัวเลขของจำนวนชาวจีนและประชากรในกรุงเทพฯ มีลักษณะขึ้น ๆ ลง ๆ เพราะว่าเราไม่มีการบันทึกตัวเลขประชากรอย่างเป็นระบบ ตัวเลขที่เราได้จากตารางข้างต้นนั้น สกินเนอร์ได้รวบรวมจากบันทึกของชาวต่างประเทศจากแหล่งต่าง ๆ อาทิเช่น จาก ครอฟอร์ด มัลลอค ทอม ลิม มัลคอม นีล เป็นต้น [Skinner 1957 : 81] แม้ว่าสถิติในตารางที่ 3.1 นั้นจะยังหาข้อสรุปจำนวนชาวจีนและประชากรกรุงเทพฯที่ชัดเจนไม่ได้ แต่เราก็พอจะสรุปได้ว่าการอพยพของชาวจีนในครึ่งแรกของศตวรรษที่ 19 มีผลสำคัญต่อการเพิ่มของประชากรในกรุงเทพฯ อย่างมีนัยสำคัญ และมากกว่าครึ่งหนึ่งของประชากรของกรุงเทพฯ คือ ชาวจีนอพยพ

หากพิจารณาถึงบทบาทของชาวจีนในภาคเศรษฐกิจต่าง ๆ ของกรุงเทพฯ เราจะพบว่าชาวจีนมีบทบาทสูงมาก ชาวจีนเป็นทั้งแรงงานมีฝีมือและไร้ฝีมือในภาคเศรษฐกิจ ตลาดทั้งในและนอกภาคเกษตรกรรม เป็นเจ้าภาษีนายอากรเป็นผู้ประกอบการ ชนชั้นศักดินา และอื่น ๆ ชาวจีนมีบทบาทอย่างสำคัญยิ่งต่อการเชื่อมโยงเศรษฐกิจของกรุงเทพฯและภูมิภาคอื่น ๆ เพราะการค้าที่สำคัญอยู่ในมือของชาวจีนทั้งสิ้น กรุงเทพในอดีตแม้ว่าในด้านหนึ่งเป็นเมืองศูนย์กลางการปกครองที่ชนชั้นศักดินาได้ครอบงำอย่างชัดเจนในอีกด้านหนึ่ง ลักษณะของความเป็นเมืองของ "ชาวจีน" ก็เด่นชัด เช่นเดียวกัน เพราะประชากรในกรุงเทพมากกว่าครึ่งหนึ่งเป็นชาวจีน สถิติภาษีที่จัดเก็บกับชาวจีนหรือเรียกว่า "เงินผูกปี้" ถือได้ว่าเป็นแหล่งรายได้หลักของรายได้ของราชอาณาจักรสยามในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น นอกจากนี้ภาษี "เงินผูกปี้" ได้ถูกใช้ในกิจการก่อสร้างและโยธาของรัฐไทยและของชนชั้นศักดินา ตัวอย่างเช่น เงินผูกปี้ที่เก็บได้ที่เมืองนครเขื่อนขันธ์และสมุทรปราการ ถูกใช้เพื่อการสร้างป้อมปราการ ณ หัวเมืองทั้งสอง ในปี ค.ศ.1839 ค.ศ. 1849 และ ค.ศ.1852 นอกจากนี้ในปี ค.ศ.1852 เงินผูกปี้จำนวนหนึ่งได้ถูกใช้จ่ายไปในการสร้างคูและกำแพงเมืองกรุงเทพ [ศรศักดิ์ ชูสวัสดิ์ 2523 : 147-151]

มูลเหตุที่สำคัญบางประการที่มีผลให้แรงงานจีนอพยพมีบทบาทอย่างสูงยิ่งต่อภาคเศรษฐกิจตลาดในกรุงเทพฯ คือ (1) แรงงานไทยต้องอยู่ภายใต้พันธนาการของระบบไพร่ ดังนั้นจึงขาดแรงงานเสรี เนื่องจากแรงงานไพร่และทาสต้องรับใช้กษัตริย์และเจ้านายที่ต้นสังกัด (2) ความต้องการแรงงานรับจ้างมีเพิ่มขึ้นเพื่อสนองตอบการขยายตัวของการก่อสร้างโยธาของรัฐตลอดจนการขยายตัวของภาคการค้าระหว่างประเทศ ประกอบกับการขาดแคลนแรงงานเสรี ผลที่ตามมาก็คืออัตราค่าจ้างของแรงงานไร้ฝีมือจึงพลอยสูงไปด้วย อัตราค่าจ้างที่สูงขึ้นนี้เป็นแรงดึงดูดให้แรงงานชาวจีนเข้ามาประกอบอาชีพรับจ้าง จอห์น ครอฟอร์ด ได้บันทึกว่า ในต้นสมัยรัชกาลที่สอง ค่าแรงของกรรมกรธรรมดาตกถึงวันละสลึงครึ่ง อัตราดังกล่าวนี้ทำให้กรรมการซื้อข้าวเลี้ยงคนได้ถึง 18 เดือน อัตราค่าแรงนี้สูงกว่าอัตราค่าแรงของเมืองกัลกัตตาถึง 2 เท่า ส่วนช่างไม้จะได้รายได้ถึงวันละ 50 สตางค์ [Crawfurd 1919 : 139] อัตราค่าแรงของกรรมกรยังคงอยู่ในระดับสูงในช่วงสมัยรัชกาลที่ 3 คือตกประมาณวันละ 4 เฟื้องสำหรับกรรมกรธรรมดา [ปาลเลกัวร์ 2506 : 15] หากพิจารณาถึงค่าแรงงานของช่างฝีมือ ค่าแรงย่อมสูงกว่านี้เป็นอันมาก อัตราค่าแรงสูงย่อมสะท้อนให้เห็นว่ามิเพียงแต่ความต้องการช่างฝีมือสูงขึ้นเท่านั้น ในขณะที่จำนวนช่างฝีมือมีน้อยเพราะระบบเศรษฐกิจชนบทแบบยังชีพของไทยมิได้ผลิตช่างฝีมือมากนัก อีกทั้งระบบไพร่ได้บั่นทอนการเติบโตของช่างฝีมือ ผลก็คือ ชาวจีนได้เข้าไปแทนที่เป็นจำนวนมาก [นิธิ 2525 : 155] เนื่องจากชาวจีนเป็นแรงงานอิสระในสังคม ทั้งยังมีความรู้ความชำนาญในเรื่องเกี่ยวกับการช่างมาจากบ้านเมืองมากกว่าคนไทยโดยทั่วไป [นิธิ 2525 : 155]

แม้ว่าค่าแรงของแรงงานชาวจีนจะสูง แรงงานจีนก็ยังคงได้รับความนิยมจากชนชั้นศักดินาในการก่อสร้างกิจการโยธาต่าง ๆ เช่น การสร้างคลอง คูเมือง ตลอดจนกิจกรรมนอกภาคเกษตรกรรมอื่น ๆ อาทิเช่น แรงงานในกิจกรรมต่อเรือ แรงงานไร้ฝีมือในกิจการเดินเรือ ทั้งนี้เพราะว่าแรงงานชาวจีนมีสมรรถภาพ และประสิทธิภาพมากกว่าแรงงานชาวไทย และหากเทียบค่าแรงของชาวจีนกับแรงงานชาวไทย อาจจะเป็นไปได้ที่ค่าแรงของแรงงานชาวจีนอพยพอยู่ในระดับต่ำ ดังจะเห็นได้ว่าในปี ค.ศ.1821 ค่าแรงสำหรับแรงงานไร้ฝีมือเท่ากับ 1.25 สตางค์ต่อวัน เพราะฉะนั้นในหนึ่งปีสามารถจ้างแรงงานชาวจีนได้ 1 คน โดยใช้เงินทั้งสิ้นเท่ากับ 4 บาท 50 สตางค์ ในขณะที่แรงงานชาวไทยต้องเสียค่าเกณฑ์แรงงานเท่ากับ 18 บาทต่อปี เพื่อหลีกเลี่ยงการเกณฑ์แรงงานเพื่อเป็นไพร่หลวง อัตราดังกล่าวคือ 18 บาท สามารถจ้างแรงงานชาวจีนได้ถึง 4 คนในหนึ่งปี

หากพิจารณาถึงการจ้างงานของแรงงานชาวจีนในกรุงเทพฯ หลักฐานทางประวัติศาสตร์พบว่าชาวจีนมีบทบาทในกิจการเดินเรือเป็นกะลาสีเรือ แรงงานไร้ฝีมือในเรือ ได้ก๋งมีหน้าที่ถือท้ายเรือ แรงงานที่ใช้ในการต่อเรือ แรงงานในกิจการโยธาของรัฐ เช่น การก่อสร้างคลอง คูเมือง วัด เป็นต้น ยกตัวอย่างเช่น การขุดคลองบางขุนเทียนในปี ค.ศ.1821

"ลุศักราช 1193 ปีเถาะโทศก พระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระยาโชฎึกราชเศรษฐีเปนแม่กองจ้างจีนขุดบรรจบคลองด่านวัดปากน้ำออกบางบอนเปนสางสายคลอง 1 (คือคลองบางขุนเทียน) สิ้นพระราชทรัพย์เปนเงิน 5,230 บาท" [กจช ร. 5 กระทรวงเกษตราธิการ 34/791 (ตอนที่ 1)]

การสร้างคลองเป็นกิจกรรมที่สำคัญมากต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของกรุงเทพฯ ในช่วงรัตนโกสินทร์ตอนต้นก่อนปี ค.ศ.1855 คลองที่ขุดขึ้นในสมัยนี้มีทั้งคลองลัด (คลองลัดหลังเมืองนครเขื่อนขันธ์) คลองเชื่อมแม่น้ำและลำคลองต่าง ๆ (คลองสุนัขหอน คลองบางขุนเทียน คลองแสนแสบ คลองผดุงกรุงเกษม) และแรงงานที่ใช้การขุดคลองทั้งหมดเป็นแรงงานชาวจีนเป็นสำคัญ โดยเฉพาะหลังปี ค.ศ.1814 หรือตอนต้นรัชกาลที่สอง (1809-1824) เป็นต้นมา

คลองมีผลต่อการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ดังต่อไปนี้

ประการที่หนึ่ง คลองเป็นโครงการสาธารณะที่ใช้เงินทุนสูงที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจอื่น ๆ ประมาณว่า ค่าก่อสร้างของการสร้างคลองที่สำคัญ อาทิเช่นคลองแสนแสบ มีค่าสูงถึงร้อยละ 4-5 ของงบประมาณรายจ่ายของประเทศทั้งหมด เนื่องจากคลองเป็นกิจการสาธารณูปโภคที่ใช้แรงงานเข้มข้นในการผลิต (labour-intensive activity) ดังนั้นยิ่งมีการสร้างคลองมากเท่าใด การจ้างงานของคนจีนจะเพิ่มสูงขึ้น เท่านั้น

ประการที่สอง คลองมีผลต่อการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯในแง่การขนย้ายทรัพยากรจากชนบทอื่น ๆ โดยเฉพาะในบริเวณที่ราบลุ่มภาคกลาง จวบจนกระทั่งกลางศตวรรษที่ 19 รายได้หรือภาษีที่สำคัญเพื่อใช้พัฒนาและปกครองรัฐไทยนั้นมาจากส่วย ส่วยอยู่ทั้งในรูปสิ่งของและตัวเงิน ถูกใช้ในการก่อสร้างกิจการสาธารณะและโยธาในกรุงเทพฯ เป็นสำคัญขึ้นชั้นศักดินาสามารถจัดเก็บส่วยหรือภาษีอากรที่สำคัญดังต่อไปนี้ (1) ค่าราชการ (2) เงินค่านา และ (3) การเกณฑ์สิ่งของและแรงงานจากภูมิภาคอื่น ๆ คลองและแม่น้ำเจ้าพระยามีผลสำคัญอย่างยิ่งยวดต่อการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น เนื่องจากว่าลักษณะที่ตั้งของกรุงเทพฯอยู่ใต้แม่น้ำเจ้าพระยา (และคลองต่าง ๆ) จึงส่งผลให้การคมนาคมจากเมืองที่ตั้งอยู่ตอนเหนือของแม่น้ำเจ้าพระยา อาทิเช่น เชียงใหม่ น่าน นครสวรรค์ อยุธยา สามารถล่องเรือแพมากรุงเทพฯได้อย่างสะดวกและประหยัดเวลา (เมื่อเทียบกับการขนส่งจากกรุงเทพฯ ไปยังเมืองที่อยู่เหนือน้ำ) ผลที่ตามมาก็คือ ลักษณะการเคลื่อนย้ายของทรัพยากรระหว่างกรุงเทพฯ ภูมิภาคอื่น ๆ เป็นไปในทิศทางเดียวคือเคลื่อนย้ายจากภูมิภาคอื่น ๆ สู่กรุงเทพฯ แม้ว่าหลังสนธิสัญญาเบาริง (1855) จนกระทั่งถึงการสงครามโลกครั้งที่สอง (1941-1945) บทบาทของแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองต่าง ๆ ยังคงมีสูงยิ่งต่อการเติบโตของการเศรษฐกิจของเมืองกรุงเทพฯ ทั้งนี้เพราะแม่น้ำและลำคลองถือได้ว่าเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าที่สำคัญ คือ ข้าว สู่เมืองกรุงเทพฯเพื่อการส่งออกนั่นเอง

ประการที่สาม คลองถือว่าเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สำคัญเพื่อใช้ในการควบคุม สั่งการและปกครองของกรุงเทพฯ ที่มีต่อหัวเมืองในภูมิภาคอื่น ๆ ยามใดที่เกิดศึกสงครามและความไม่สงบในหัวเมืองอื่น ๆ ผู้ปกครองของกรุงเทพฯ ก็จะใช้คลองเป็นเส้นทางในการลำเลียงขนส่งอาวุธยุทโธปกรณ์และเสบียงอาหารเพื่อใช้ในศึกสงคราม คลองจึงเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อควบคุม บริหารและสั่งการของกรุงเทพฯที่มีต่อหัวเมืองที่สำคัญยิ่ง ตัวอย่างเช่น การขุดคลองแสนแสบมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการทหารและการปกครองในปี ค.ศ.1837 เพื่อส่งเสบียงอาหารใช้ในยามสงครามกับกัมพูชาและเวียดนาม

ดังที่บันทึกทางประวัติศาสตร์ฉบับหนึ่งได้กล่าวไว้ว่า

“ลุศักราช 1199 เดือนยี่ ขึ้น 4 ค่ำ ปีระแก นพศกในระหว่างที่ประเทศสยามทำการสงครามกับยวญ การส่งเสบียบอาหารและการไปมาเนิ่นชาขัดขวางไม่ทันพระราชประสงค์ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระยาศรีพิพัฒรัตนราชโกษาธิบดี คือ แผ่นดินเจ้าพระยาบดินทร์เดชา เปนแม่กลองจ้างจีนขุดคลองตั้งแต่หัวหมากไปถึงบางขนากเปนทางยาว 1,337 เส้น 19 วา 2 ศอก กว้าง 6 ศอก ลึก 4 ศอก ขุดอยู่จนลุศักราช 1202 ปีชวด โทศกจึงสำเร็จตอนต้นเรียกว่าคลองแสนแสบ ตอนปลายเรียกคลองบางขนากให้เปนทางไปมาถึงกัน ในระหว่างกรุงเทพฯกับ แม่น้ำเมืองปราจีนบุรี [กจช.ก.ส.แฟ้มเลขที่ 34 เรื่อง 791 ตอนที่ 1]

หันมาพิจารณาบทบาทที่สำคัญอีกประการหนึ่งของชาวจีนอพยพที่มีต่อการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจกรุงเทพฯ คือ “เจ้าภาษีนายอากร” เจ้าภาษีนายอากรนอกจากจะมีบทบาทที่สำคัญยิ่งต่อการผันเงินภาษีเข้าสู่กรุงเทพฯ ทว่ายังมีบทบาทเป็นผู้ประกอบการที่สำคัญยิ่งต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของกรุงเทพฯ ในช่วงรัตนโกสินทร์ตอนต้นและหลังสนธิสัญญาเบาริง

ในช่วงกรุงรัตนโกสินทร์ตอนต้น ระบบภาษีอากรผูกขาด ชาวจีนจะเป็นผู้ดำเนินงานเป็นส่วนใหญ่ โดยมีการเสนอและประมูลภาษี หากผู้ใดเสนอเงินจำนวนสูงสุดก็จะได้เป็น “เจ้าภาษี” มีฐานะเป็นถึงข้าราชการเสมือนขุนนางมีศักดินา 400 ไร่ เจ้าภาษีมีอำนาจและอภิสิทธิ์มากมาย ในขณะเดียวกันระบบดังกล่าวก็ก่อให้เกิดการทุจริตในวงราชการและหลีกเลี่ยงภาษีอากรด้วย ภาษีอากรเป็นจำนวนมากได้ถูกใช้ในกิจการสาธารณะในกรุงเทพฯ นอกจากนั้นภาษีอากรได้ถูกส่งเพื่อใช้หมู่คนชั้นสูง อันประกอบไปด้วย กษัตริย์ ขุนนาง และชนชั้นศักดินาอื่น ๆ ในกรุงเทพฯ

ระบบเจ้าภาษีอากรเป็นที่เฟื่องฟูมากนับตั้งแต่ในช่วงสมัยรัชกาลที่สาม (ค.ศ.1824-1851) เพราะมีการเพิ่มชนิดภาษีอากรใหม่ถึง 38 ชนิด การเพิ่มขึ้นภาษีอย่างมากมายเช่นนี้แสดงถึงรัฐไทยต้องการใช้กิจการเงินมากขึ้น เนื่องจากในสมัยรัชกาลที่ 3 การทำศึกสงครามมีบ่อยครั้งกว่าในสมัยรัชกาลที่ 2 แต่รัฐบาลไม่จัดเก็บภาษีเอง หากแต่มอบอำนาจให้แก่เจ้าภาษีนายอากรเก็บเงินแทน [ชัย 2522 : 169] ผลที่ตามก็คือ เจ้าภาษีนายอากรได้เพิ่มจำนวนอย่างรวดเร็ว

การเรียกนามเจ้าภาษีมักมีคำว่าจีนนำหน้า เช่น จีนขุนพัฒนสมบัติ ผูกขาดอากรบ่อนเบี้ย จีนพระศรีชัยบาน ผูกขาดค่าน้ำ จีนหมื่นธุรสวาณิช ผูกขาดภาษีน้ำตาลกรวด จีนขุนศรีสมบัติ ผูกขาดภาษีเบ็ดเสร็จ

แม้ว่าบทบาทสำคัญของเจ้าภาษีนายอากรคือเก็บภาษีส่งรัฐบาล ทว่าในทางปฏิบัติ เจ้าภาษีนายอากรถือว่าเป็นนายทุน นายหน้าผูกขาดของศักดินาหรือนายทุนขุนนางผูกขาด ซึ่งมีหน้าที่ในการหาส่วนเกินทางเศรษฐกิจจากประชาชนเพื่อสร้างความมั่งคั่งให้แก่ตนเองและชนชั้นศักดินา ผลประโยชน์ของภาษีนั้นมหาศาล ยกตัวอย่างเช่น อากรฝิ่น อากรฝิ่นได้ก่อตั้งขึ้นในปี 1851 จำนวนอากรที่ได้รับจากการผูกขาดเจ้าของภาษีนั้นในปีหนึ่ง ๆ เป็นจำนวนเงินถึง 2,000 ชั่ง (160,000 บาท) ภาษีฝิ่นในสมัยรัชกาลที่ 4 ชั้นสูงไปถึง 400,000 บาทต่อปี ซึ่งนับได้ว่าเป็นเงินมหาศาลในยุคสมัยนั้น (เรย์โนลด์ส์ 2534 : 250) อากรบ่อนเบี้ยจัดเป็นรายได้ที่สำคัญอีกประการหนึ่ง เพราะในสมัยรัชการที่ 2 นั้น คือในปี 1822 นั้นมีมูลค่าสูงถึง 260,000 บาท และในสมัยรัชกาลที่ 3 นั้น อากรบ่อนเบี้ยขยับสูงขึ้นเป็น 400,000 บาท (เรย์โนลด์ส์ 2534 : 33)

มิต้องสงสัยเลยว่า เจ้าภษีนายอากร ซึ่งส่วนใหญ่เป็นชาวจีนอพยพจะมีฐานะทางเศรษฐกิจที่ดีเมื่อเปรียบเทียบกับชาวไทยโดยทั่วไป ซึ่งส่วนใหญ่มีอาชีพเกษตรกรพระเจ้าภาษีสามารถที่จะสะสมทุนจากการเก็บภาษีประกอบกับการทุจริตคอรัปชั่น และชาวจีนเหล่านี้เองถึงกลายเป็น “นายทุน" ภายใต้ระบบศักดินาทั้งหลังและก่อนการลงนามสนธิสัญญาเบาริง

ส่วยกับการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ

ส่วยมิเพียงแต่เป็นองค์ประกอบที่สำคัญยิ่งของการส่งออกของไทย ทว่ามีความสำคัญมากในฐานะปัจจัยที่ส่งเสริมให้เกิดการก่อสร้างในกรุงเทพฯ อาทิเช่น วัด วัง และกิจกรรมการก่อสร้างสาธารณะอื่น ๆ การเจริญเติบโตของการก่อสร้างในกรุงเทพฯ ย่อมมีผลต่อการเพิ่มขึ้นของแรงงานรับจ้างชาวจีน การดึงทรัพยากรมากจากภูมิภาคอื่น ๆ ตลอดจนการเข้มงวดและการควบคุมการบริหารและการปกครองของกรุงเทพฯ ที่มีต่อหัวเมืองอื่น ๆ

กล่าวโดยทั่วไป ส่วยนอกจากจะหมายถึงสินค้าหรือสิ่งของที่รัฐเรียกบังคับเก็บเพื่อการส่งออก ทว่าส่วยยังหมายถึงเงินหรือสิ่งของที่รัฐบาลศักดินา บังคับเก็บเงินกินเปล่าเอาจากประชาชน เพื่อใช้ในกิจการของรัฐบาลและชนชั้นศักดินา ส่วยที่สำคัญที่มีต่อการก่อสร้างและการเจริญเติบโตของเมืองคือ ส่วยแทนแรง เกณฑ์เฉลี่ย ส่วนแทนแรงนั้นเป็นเงินหรือส่งของที่ชนชั้นศักดินาเรียกเก็บเอาจากราษฎรทั่วไปที่ไม่ได้ไปใช้แรงงาน เกณฑ์ของรัฐบาล ซึ่งแรงงานเกณฑ์ในที่นี้ก็คือการเป็นไพร่หลวงและไพร่สมนั่นเอง ในช่วงสมัยรัชกาลที่ 2 ถึงปลายรัชกาลที่ 5 ภายใน 1 ปี ราษฎรไทยจะต้องถูกเกณฑ์แรงงานเพื่อไปใช้ในงานโยธาและรับใช้มูลนาย 3 เดือน อัตราเสียเงินหรือสิ่งของเพื่อใช้การเกณฑ์แรงงานนั้นประมาณ 18 บาทต่อปี(หรือเสียเท่ากับ 18 บาท เพื่อหลีกเลี่ยงการเกณฑ์แรงงานเท่ากับ 3 เดือน นั่นคือเสียภาษีในอัตรา 6 บาทต่อเดือน)

ถ้าหากว่าชนชั้นศักดินามีความประสงค์จะให้ราษฎรส่งสิ่งของเพื่อใช้แทนแรงงานก็ย่อมสามารถทำได้โดยให้ไพร่หาของตามที่ต้องการ วิธีการนี้มักจะใช้กับหัวเมืองที่ไกลจากเมืองหลวงเพราะการเดินทางลำบาก อาทิเช่น "รัฐบาลยอมอนุญาตให้ราษฎรที่ตั้งภูมิลำเนาอยู่ดงพระยาไฟ (ปัจจุบันคือดงพระยาเย็น) หาดินมูลค้างคาว อันมีตามถ้ำที่ภูเขาในดงนั้นมาหุงดินประสิวส่งหลวงสำหรับทำดินปืน เช่น ยอมให้ราษฎรชาวเมืองถลางหาดีบุกอันมีมากในเกาะนั้น (เกาะภูเก็ต) ส่งหลวงสำหรับทำลูกปืนแทนแรงงรับราชการ เป็นต้น อัตราส่วยที่ต้องส่งคงกำหนด เท่าราคาที่ต้องจ้างคนรับราชการแทนตัว (สมเด็จกรมพระยาดำรงฯ อ้างใน เคร็ก เจ เรย์โนลด์ส 2534 : 220) แม้ว่าจะไม่มีสถิติบันทึกเป็นรายปีทั้งในแง่ปริมาณและมูลค่า รายได้ของรัฐบาลศักดินาในกรุงเทพฯที่ได้จากส่วยย่อมมีมูลค่าสูงมากมาย บันทึกทางประวัติศาสตร์ที่มีอยู่อย่างกระจัดกระจายในรูปของเอกสารโบราณ ณ หอสมุดแห่งชาติท่าวาสุกรี แสดงว่ารายได้หลักของรัฐบาลนั้นมาจากส่วยแน่นอน

สังฆราชปัลเลกัวส์ได้บันทึกไว้ว่าในสมัยรัชกาลที่ 4 รายได้ของกษัตริย์ที่ได้จากเงินส่วยมีดังต่อไปนี้

ค่าแรงแทนรับราชการ (ทุกปี)	12,000,000	บาท
ค่าภาคหลวงบ่อทองบางตะพาน	10,000	บาท
ผลประโยชน์ส่งจากหัวเมืองฝ่ายเหนือ	50,000	บาท
ผลประโยชน์ส่งจากหัวเมืองฝ่ายใต้	40,000	บาท
เงินผูกปี้ข้อมูลจีน (3 ปีครั้ง)	2,000,000	บาท
รวม	14,100,000	บาท

นอกจากส่วยแล้วยังมีผลประโยชน์ที่รัฐบาลกรุงเทพฯ ได้รับอีกมากมายจากภูมิภาคอื่น ๆ อาทิเช่น ฤชา จังกอบ อากร เป็นต้น

ยังมีส่วยอีกประเภทหนึ่งที่มีความสำคัญต่อการก่อสร้างและการเจริญเติบโตของเมืองกรุงเทพฯ คือ "ส่วยเกณฑ์เป็นกรณีพิเศษ" นอกจากส่วยรายปีที่รัฐเรียกเก็บจากไพร่ทั่วราชอาณาจักรตามปริมาณและเวลาที่กำหนดไว้ทุกปีแล้ว รัฐอาจเรียกเก็บส่วยเกณฑ์เป็นกรณีพิเศษ หากรัฐต้องการส่วยบางชนิดเพิ่มเติมขึ้นอีกเพื่อใช้ในกิจการบางอย่าง เช่น งานการก่อสร้างต่าง ๆ ที่ต้องการวัสดุก่อสร้าง งานพระราชพิธี งานโสกันต์ หรืองานอื่น ๆ ส่วนที่เรียกเกณฑ์เป็นกรณีพิเศษมักจะเป็นส่วยที่ใช้เป็นวัสดุในการก่อสร้าง เช่น <u>ดินสอพอง</u> [นันทิยา 2525 : 89] ดินสอพองใช้ซ่อมฝาผนังพระอุโบสถ วิหาร การเปรียญในกรุงเทพฯ ลพบุรี มีดินสอพอง คุณภาพดีจำนวนมาก เจ้าพระยาจักรีจึงมีหนังสือไปถึงพระยาสุจริตรักษา ลพบุราณรัก พระปลัดกรมการเมืองลพบุรี ให้ช่วยเกณฑ์ไพร่ขุดดินสอพองหลายครั้ง เช่น ในคราวหนึ่ง กะขนาดดินสอพองใหญ่รวม 2 กำกึ่ง (ครึ่ง) จำนวน 2,000 ก้อน แล้วให้กรมการคุมลงไปกรุงเทพ [อ้างใน นันทิยา 2525 : 89]

ไม้ขอนสักเกณฑ์ตัด ไม้ขอนสักที่ส่งลงมาแต่หัวเมืองในแต่ละปีไม่พอจับจ่ายใช้ในราชการเบ็ดเสร็จเป็นอันมาก เมื่อเป็นเช่นนี้ก็จำเป็นที่เมืองหลวงจะต้องเกณฑ์ให้มีการตัดไม้ขึ้นไปถึงหัวเมืองอีก ไม้ขอนสักที่ถูกเกณฑ์นั้นส่วนใหญ่ถูกใช้เพื่อการสร้างวัดวาอารามเสียเป็นส่วนใหญ่ในหมายเกณฑ์ที่เมืองหลวงส่งไปนั้นจะระบุเลยว่า ต้องการไม้ชนิดใด การใช้ไม้นั้นจะถูกใช้เป็นจำนวนมากในแต่ละปี ทั้งนี้เพราะในช่วงสมัยรัชกาลที่ 3 นั้น ได้มีพระราชศรัทธาให้ปฏิสังขรณ์ วัดวาอารามแลซ่อมแซมพระนครอยู่มิได้ขาด หลักฐานทางประวัติศาสตร์ คือ จดหมายเหตุ รัชกาลที่ 3 ได้บันทึกเกี่ยวกับการเกณฑ์ไม้สักเพื่อใช้ในการสร้างและปฏิสังขรณ์วัดไว้ดังนี้

ข้าพเจ้าพระยาศรีสุริยราชราชาอภัยพิรพยะภาวะ พระยาพิชัย ขอบอกปรณบัตรมายังท่านออกพันนายเวร ด้วยมีตราพระราชสีห์โปรดเกล้าโปรดกระหม่อมขึ้นไปถึงข้าพเจ้าแลกรมการว่าทรงพระกรุณาโปรดเกล้าให้สร้างวัดกัลยานิมิตรขึ้นใหม่ เกณฑ์ให้ข้าพเจ้าแลกรมการตัดไม้ขรสักหน้ายาว 8 วา 2 ศอก ใหญ่รอบ 11 กำ ให้ส่งลงมา ณ กรุงเทพ แต่ในเดือน 12 ปีระกา นพศก ข้าพเจ้าได้ทราบเกล้าตามท้องตราที่มีขึ้นไปแล้วนั้น

บัดนี้ข้าพเจ้าได้ตัดไม้ยาว 8 วา 2 ศอกครบตามจำนวน ลำยองยาว 11 กำ 7 ต้น หลักแพยาว 5 วา ใหญ่รอบ 3 กำ 100 เข้ากันเป็นไม้ 117 ต้น ส่งมาครั้งหนึ่งก่อน แลไม้ลำยองบานประตูประตูซึ่งยังค้างมิครบจะจัดส่งลงมาทีหลัง [อ้างใน รัตนาวดี 2526 : 41]

ข้าพเจ้าพระราชฤทานนพหลภักดีกรมการบอกปรณบัตรมายังท่านออกพันนายเวรขอได้นำขึ้นกราบบังคมแด่ พณ ลูกขุน ณ ศาลาได้ทราบด้วย พระยาพิษณุโลกแลข้าพเจ้ากรมการตัดไม้ขรสักจำนวนเกณฑ์ปีขารจัตวาศกเป็นไม้

ช่อฟ้า ใหญ่ 12 กำ 1 ต้น

บานประตู ยาว 4 วา ใหญ่ 13 กำ 1 ต้น

บานประตู ยาว 3 วา ใหญ่ 13 กำ 1 ต้น

ไม้ใช้ ยาว 4 วา ใหญ่ 8 กำ 11 ต้น

ไม้ใช้ ยาว 4 วา ใหญ่ 9 กำ 2 ต้น

ไม้ใช้ ยาว 5 วา ใหญ่ 6 กำ 5 ต้น

พระยาพิษณุโลกแลกรมการได้แต่งให้ขุนหมื่นจวนและไพร่มีชื่อ คุมลงมาส่งครั้งหนึ่งก่อน แต่ไม้ที่ยังค้างอยู่นั้นพระยาพิษณุโลกและข้าพเจ้ากรมการจะเร่งส่งมาครั้งหลัง

วัน 7 ฯ 9 ค่ำ ปีมะโรงฉอศก ท่านพระยาศรีสหเทพสั่งว่าให้มีตราเกณฑ์ให้เจ้าเมืองกรมการตัดไม้ขรสัก ซื่อ ลำยอง ช่อฟ้า บานประตู ไม้ใช้ หลักแพ ให้เอาตามจำนวนเกณฑ์ปีชวดเป็นกำหนดส่งลงมา ณ กรุงเทพฯ แต่ในเดือน 11 ปีมะโรงฉอศก

ขื่อ ยาว 5 วา ใหญ่ 11 กำ 67

ลำยอง ยาว 4 วา ใหญ่ 11 กำ 78

ช่อฟ้า ยาว 8 วา ใหญ่ 14 กำ 41

บานประตู ยาว 10 ศอก ใหญ่ 14 กำ 42

ไม้ใช้ ยาว 4 วา ใหญ่ 6 กำ 846

หลักแพ ยาว 4 วา ใหญ่ 3 กำ 1000

[อ้างใน รัตนาวดี 2526 : 42]

การก่อสร้างวัดในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นถือว่าเป็นกิจกรรมที่สำคัญยิ่งต่อการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ เพราะการสร้างวัดหมายถึงการขยายตัวของแรงงานรับจ้างชาวจีน ประกอบกับเป็นการดึงทรัพยากรจากภูมิภาคอื่น ๆ มาสู่กรุงเทพฯ สถิติของค่าใช้จ่ายในการสร้างวัดแม้ว่าจะไม่มีการบันทึกไว้อย่างเป็นระบบ ทว่าค่าใช้จ่ายดังกล่าวสูงมากทีเดียว ยกตัวอย่างเช่น การก่อสร้างและปฏิสังขรณ์วัดพระเชตุพนฯ ในสมัยรัชกาลที่ 1 สิ้นพระราชทรัพย์ถึง 5,811 ชั่ง [464,880 บาท] เงินจำนวนนี้รวมถึงการสร้างอุโบสถการเปรียญ ธรรมาสน์ กุฏิ พระเจดีย์ หอระฆัง หอไตร ศาลา เขื่อนคู ซุ้มประตู และกำแพงแก้ว นอกจากนี้ในปี ค.ศ.1827 หรือในช่วงรัชสมัยรัชกาลที่ 3 ได้มีการซ่อมแซมวัดในกรุงเทพฯ ถึง 19 วัด สิ้นค่าใช้จ่ายเฉพาะการซ่อมแซมวัดถึงประมาณ 1,300 ชั่ง [104,000 บาท] แม้ขณะที่ทรงประชวนใกล้จะเสด็ตสวรรคตก็ยังทรงห่วงใยเกี่ยวกับการสร้างวัดอยู่ถึงกับมีพระราชดำริว่า

"ทุกวันนี้คิดสละห่วงใหญ่ให้หมด อาลัยอยู่แต่วัดสร้างไว้ใหญ่โตหลายวัดที่ยังคงอยู่ก็มี ถ้าชำรุดทรุดโทรมไปจะไม่มีผู้ช่วยทนุบำรุง เงินในพระคลังที่เหลือจับจ่ายใช้ราชการแผ่นดินมีอยู่ 4 หมื่นชั่ง ขอสัก 1 หมื่นชั่งเถิด ถ้าผู้ใดเป็นพระเจ้าแผ่นดินแลให้ช่วยบอกเขาขอเงินรายนี้ให้ช่วยทนุบำรุงวัดที่ชำรุดและการวัดที่ยังค้างอยู่นั้นเสียให้แล้วด้วย" [เจ้าพระยาทิพากรวงศ์ อ้างในรัตนาวดี 2526 : 87]

พระราชดำรัสของรัชกาลที่ 3 ก็สมพระสงค์เพราะพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 ก็ได้พระราชทาน 1 หมื่นชั่งสำหรับจ่ายไปทำวัดที่ค้างอยู่คือ วัดมหาธาตุ วัดชนะสงคราม วัดบวรมงคล และซ่อมแซมวัดอรุณราชวราราม วัดราชโอรส วัดเฉลิมพระเกียรติวัดราชนัดดา วัดปรินายกและวัดสระเกศ [รัตนาวดี 2526 : 88]

ส่วยเป็นพื้นฐานของการก่อสร้างของกรุงเทพฯ และแสดงถึงการเคลื่อนย้ายทรัพยากรจากชนบทสู่กรุงเทพฯ ตารางที่ 3.2 แสดงถึงการเจริญเติบโตของการก่อสร้างในกรุงเทพฯ ในช่วงประมาณ ค.ศ.1782 - ค.ศ.1851 ซึ่งจะเห็นว่าการเจริญเติบโตของสิ่งก่อสร้างได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในช่วงรัชกาลที่สอง (1809-1924) และรัชกาลที่สาม (1824-2851) โดยเฉพาะในช่วงสมัยรัชกาลที่สามนั้นกิจกรรมการก่อสร้างในกรุงเทพฯ ได้ขยายตัวอย่างรวดเร็ว ดังจะเห็นได้จากมีการสร้างวัดใหม่ถึง 83 แห่ง พระราชวังของเจ้านายและขุนนางถึง 72 แห่ง และมีการขุดคลองมีความยาวทั้งสิ้น (รวมทั้งคลองแสนแสบ-บางขนาก) ถึง 62.2 กิโลเมตร



ตารางที่ 3.2 การก่อสร้างที่สำคัญในกรุงเทพฯ ค.ศ.1782-1851

รายการ	รัชสมัย	จำนวน
1.วัด	รัชกาลที่ 1 (1782-1809)	6
(แห่ง)	รัชกาลที่ 2 (1809-1824)	10
	รัชกาลที่ 3 (1824-1851)	83
2.วังของขุนนาง	รัชกาลที่ 1 (1782-1809)	29
(แห่ง)	รัชกาลที่ 2 (1809-1824)	49
	รัชกาลที่ 3 (1824-1851)	72
3.การก่อสร้างคลอง	รัชกาลที่ 1 (1782-1809)	7.1
(กิโลเมตร)	รัชกาลที่ 2 (1809-1824)	9.1
	รัชกาลที่ 3 (1824-1851)	62.2

แหล่งที่มา : 1. และ 2. คำนวณจาก [จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2534 : 26-68]
3. คำนวณจาก [Hubburd 1977 : 28-37]

หมายเหตุ ตัวเลขที่แสดงข้างต้นหมายถึงสิ่งก่อสร้างที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงรัชกาล ไม่ใช่เป็นยอดสะสม

วัดที่สร้างขึ้นในช่วงรัชกาลที่ 3 นี้มีมากมายที่สำคัญ อาทิเช่น วัดบุบผาราม วัดประยูรวงศาวาส วัดพิชัยญาติการาม วัดอนงคาราม วัดนวลนรดิศ วัดสร้อยทอง วัดโยธานิมิต วัดจักรวรรดิราชาวาส วัดชนะสงคราม วัดเทพลีลา วัดพระไกรสีห์ วัดปรินายก วัดราชโอรส วัดราชนัดดา และวัดพระเชตุมนวิมลมังคลาราม การก่อสร้างมากมายเหล่านี้จะเป็นไม่ได้หากขาดซึ่งส่วยจากชนบทเพื่อมาสนับสนุนการก่อสร้าง

บทที่ 4 ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพฯ สมัย ค.ศ.1855-1932

ตอนที่ 1 ท่าเรือการค้าและการอุตสาหกรรม

ตอนที่ 2 ประชากรแรงงานและการบริหารราชการของกระทรวงนครบาล

ตอนที่ 3 การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ

ตอนที่ 1 ท่าเรือการค้าและการอุตสาหกรรม

การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของกรุงเทพฯ ได้เริ่มขึ้นในทศวรรษที่ 1850 เมื่อบทบาทของกรุงเทพฯ ได้เริ่มเปลี่ยนแปลงจากเมือง "การบริหารและการปกครอง"เป็นศูนย์กลาง มาที่เมือง "ท่าเรือและการค้า" มีบทบาทนำก่อนปี ค.ศ.1851 พื้นที่สำคัญทางเศรษฐกิจและการบริหารจะตั้งอยู่ ณ บริเวณพื้นที่ภายในกำแพงเมือง โดยมีพระบรมมหาราชวังเป็นศูนย์กลาง ทว่าหลังปี ค.ศ.1851 หรือในปีที่พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จขึ้นครองราชย์ นั้น พื้นที่กรุงเทพฯ ได้ขยายตัวออกไปนอกกำแพงเมืองมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งหลังปี ค.ศ.1855 เมื่อราชอาณาจักรสยามได้ทำสนธิสัญญาการค้ากับสหราชอาณาจักร คือสนธิสัญญาเบาริง สนธิสัญญาเบาริงมีเพียงแต่ทำลาย "การผูกขาดทางการค้าของพระคลังสินค้า ทว่ามีผลสำคัญอย่างยิ่งยวดต่อการเติบโตทางธุรกิจการค้าของเอกชน เพราะสนธิสัญญาเบาริงเปิดโอกาสให้มีการค้าเสรี การค้าเสรีนำมาซึ่งเงินทุน ผู้ประกอบการชาวตะวันตกและแรงงานชาวจีนอพยพ ชาวตะวันตกได้เข้ามาก่อตั้งบริษัทการค้าและประกอบการอุตสาหกรรมในกรุงเทพฯ การเติบโตของธุรกิจในกรุงเทพฯจึงมีผลต่อการขนาดและทิศทางการใช้ที่ดินเพื่อประกอบการธุรกิจและที่อยู่อาศัย ผลที่ตามมาก็คือพื้นที่ก่อสร้าง (built-up area) ได้ขยายออกไปมากขึ้น

สนธิสัญญาเบาริงมีผลสำคัญต่อการเจริญเติบโตของการค้าและเมืองกรุงเทพฯ ดังจะเห็นได้ว่า ก่อนปี ค.ศ.1855 การค้าต่างประเทศของไทยนั้นมักจะเป็นการค้าที่อาศัยผลผลิตจากป่าและธรรมชาติอื่น ๆ (ดังได้กล่าวมาแล้วในบทก่อน)

ศาสตราจารย์อินแกรม ได้ศึกษาเกี่ยวกับโครงสร้างการค้าระหว่างประเทศของไทยในปี ค.ศ.1850 พบว่า สินค้าออกทั้งหมดของไทยมีมูลค่าเท่ากับ 5.6 ล้านบาท และมากกว่าร้อยละ 50 เป็นสินค้ามากจากธรรมชาติ ประมาณร้อยละ 15 เป็นน้ำตาล และร้อยละ 3 เป็นพริกไทย (ข้าวมิได้ปรากฏอยู่ในรายการการส่งออกในปี ค.ศ.1850) ในขณะที่หลังปี 1855 เศรษฐกิจไทยได้เปลี่ยนมาพึ่งพาการผลิตข้าวเพื่อเป็นสินค้าส่งออก (โดยเฉพาะหลังทศวรรษ 1870 เป็นต้นมา) และไทยได้กลายเป็นผู้ส่งออกข้าวรายใหญ่

การค้าระหว่างประเทศมีผลสำคัญต่อการเจริญเติบโตของเมืองกรุงเทพฯ ทั้งนี้เพราะกรุงเทพฯ เป็นเมืองท่าที่สำคัญที่สุดของประเทศ มากกว่าร้อยละ 85 ของการส่งออกและนำเข้าได้กระทำผ่านเมืองท่าของกรุงเทพฯ สถิติการส่งออกข้าวซึ่งมีมูลค่าถึงร้อยละ 75 ของการส่งออกก่อนปี ค.ศ.1914 ได้เพิ่มขึ้นดังต่อไปนี้ คือ

ทศวรรษ 1860 การส่งออกข้าวประมาณ 10,000 ตันต่อปี

ทศวรรษ 1890 การส่งออกข้าวประมาณ 500,000 ตันต่อปี

ทศวรรษ 1920 การส่งออกข้าวเพิ่มขึ้นมากกว่า 1 ล้านตันต่อปี

ดังแสดงในตารางข้างล่าง (ตารางที่ 4.1) ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.1 การส่งออกข้าวระหว่างปี ค.ศ.1857-1929 (ค่าเฉลี่ย 5 ปี)

ปี ค.ศ.	การส่งออก ('000 ตัน)
1857	54
1859	45
1860-64	105
1865-69	99
1870-74	113
1875-79	213
1880-84	217
1885-89	322
1890-94	455
1895-99	521
1900-04	677
1905-09	892
1910-14	921
1915-19	955
1920-24	1,077
1925-29	1,403

แหล่งที่มา : [Wilson 1983 : 212-214; Suehiro 1989 : 26]

จากตารางที่ 4.1 แสดงว่า ประมาณทศวรรษ 1870 ข้าวได้กลายเป็นสินค้าออกที่สำคัญที่สุดของไทย จนกระทั่งทศวรรษ 1970 ข้าวมีสัดส่วนประมาณ 2/3 ถึง 3/4 ของการส่งออกของไทยเป็นเวลาเนิ่นนาน แม้ว่าในปี ค.ศ.1950 การส่งออกข้าวของไทยมีมูลค่าสูงถึงประมาณร้อยละ 50 ของการส่งออกทั้งหมด สินค้าส่งออกอื่น ๆ รองลงมาจากข้าวได้แก่ ไม้สัก ดีบุก และยางพารา (หลังปี ค.ศ.1922) มูลค่าการส่งออกของข้าวและไม้สักรวมกันถึงร้อยละ 90 ของมูลค่าการส่งออก ณ ท่าเรือกรุงเทพฯ (ดีบุกและยางพาราถูกส่งออก ณ ท่าเรือภาคใต้จนกระทั่งถึง

ช่วงสงครามโลกครั้งที่สอง) การส่งออกข้าวของไทยส่วนใหญ่จะส่งไปยังตลาดสิงคโปร์และฮ่องกง เพื่อส่งต่อไปยังประเทศอื่น ๆ ในขณะที่ไม้สักได้มีการส่งออกอย่างมากมายหลังทศวรรษ 1880 โรงเลื่อยได้กลายเป็นอุตสาหกรรมที่สำคัญอุตสาหกรรมหนึ่งในกรุงเทพฯ ซึ่งผู้ประกอบการเป็นชาวอังกฤษและชาวยุโรปอื่น ๆ ไม้สักจะถูกตัดที่ภาคเหนือและถูกส่งมายังกรุงเทพฯ โดยการล่องมาตามแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อส่งเข้าโรงสีที่กรุงเทพฯ ปริมาณการส่งออกไม้สักมีดังต่อไปนี้

ปี ค.ศ.	ตัน
1900	45,261
1901	43,735
1902	56,075

แหล่งที่มา : [Carter 1988 : 251]

การขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศย่อมมีผลกระทบต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจของกรุงเทพฯ โดยเฉพาะกิจกรรมที่เกี่ยวเนื่องกับการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศ อันได้แก่ การเดินเรือ โกดังสินค้า โรงสีข้าว โรงเลื่อย สำนักงานชิปปิงโดยเฉพาะในช่วงรัชสมัยรัชกาลที่ 5 (1868-1910) และรัชกาลที่ 6 (1910-1925)

การค้าระหว่างประเทศนำมาซึ่งเงินทุน เทคโนโลยีและแรงงานชาวจีนอพยพ ซึ่งปัจจัยดังกล่าวข้างต้นมีผลต่อการเจริญเติบโตของเมืองในระยะต่อมาโดยเฉพาะนับแต่ทศวรรษ 1890 เป็นต้นมา

ในปี ค.ศ.1858 ได้มีการก่อตั้งโรงสีไฟเป็นแห่งแรกในกรุงเทพฯ มีชื่อว่า อเมริกันสตีมไรซมิลล์ (American Steam Rice Mills) [Bangkok Calendar, 1868] หลังจากนั้นกิจการโรงสีข้าวเพื่อการส่งออกในกรุงเทพฯได้เพิ่มขึ้นตามลำดับ กล่าวคือ ในปี ค.ศ.1879 ได้เพิ่มขึ้นเป็น 10 โรง ในปี ค.ศ.1895 เพิ่มขึ้นเป็น 27 โรง และปี ค.ศ.1910 ได้เพิ่มขึ้นเป็น 59 โรง การเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของโรงสีข้าวในกรุงเทพฯ ย่อมมีผลให้ความต้องการแรงงานชาวจีนเพิ่มสูงขึ้นนั่นเอง(ดังจะได้กล่าวต่อไป)

คำถามที่น่าสนใจคือ การขยายตัวของการค้าข้าวในช่วงหลังสนธิสัญญาเบาริงจนถึงปี ค.ศ.1932 ส่งผลต่อการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ โดยเฉพาะในแง่ของประชากร แรงงานชาวจีนอพยพและการจ้างงานอย่างไร? เราอาจจะพิจารณาข้าวในฐานะเป็น "อุตสาหกรรม" พื้นฐานในทฤษฎีว่าด้วยการเจริญเติบโตของเมืองของทฤษฎีฐานเศรษฐกิจ (economic base theory)

สาระสำคัญของทฤษฎีอธิบายว่า เมืองจะเจริญขึ้นก็ต่อเมื่อเมืองนั้น ๆ สามารถผลิตสินค้าและบริการขั้นพื้นฐาน (basic activities) ส่งออกไปขายเพื่อเพิ่มพูนรายได้และเมื่อสามารถพัฒนากิจกรรมขั้นพื้นฐานได้แล้วจะสามารถพัฒนากิจกรรมอื่น ๆ (non-basic activities) ได้ กิจกรรมอื่น ๆ ก็หมายถึง การค้าปลีก การค้าขายส่ง และอื่น ๆ นั่นเอง

กรุงเทพฯ ประสพกับความสำเร็จในการพัฒนากิจกรรมขั้นพื้นฐานขึ้นมา เพราะว่ารายได้ของคนกรุงเทพฯ (รายได้ของพื้นที่ในกรุงเทพฯ) สูงขึ้นเพราะ (1) การทำสนธิสัญญาเบาว์ริง ซึ่งมีผลให้การส่งออกข้างมากขึ้น เพื่อสนองตอบการขยายตัวของอุปสงค์จากต่างประเทศ (2) ผลจากการสร้างระบบคลองในที่ราบภาคกลาง อาทิเช่น การขุดคลองรังสิตในทศวรรษ 1890 (3) ผลจากการสร้างทางรถไฟหลังปี ค.ศ.1900 ซึ่งเชื่อมโยงกรุงเทพฯ กับภูมิภาคอื่น ๆ การสร้างทางรถไฟระบบคลองย่อมมีผลต่อการขยายตัวการส่งออก ปัจจัยดังกล่าวข้างต้นย่อมมีผลกระทบโดยตรงต่อกรุงเทพฯ เพราะกรุงเทพฯ เป็นท่าที่ใหญ่ที่สุดของไทย ซึ่งควบคุมปริมาณการค้าระหว่างประเทศถึงร้อยละ 70-80 ของประเทศ

เมื่อพิจารณาถึงการเจริญเติบโตของประชากรของกรุงเทพฯ นั้น การขยายตัวของการส่งออกข้าวย่อมมีความสัมพันธ์กับการขยายตัวของโรงสีข้าว และมีผลต่อการจ้างงานที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะแรงงานชาวจีน เราสามารถประมาณการการจ้างงานของชาวจีนอพยพในภาคโรงสีข้าวในกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นภาคการผลิตที่สำคัญที่สุดในขณะนั้น การประมาณค่าการจ้างแรงงานของชาวจีนสามารถกระทำได้โดยใช้จำนวนโรงสีข้าวคูณด้วยจำนวนแรงงานที่ใช้ ในกรณีการประมาณการขั้นต่ำ (Low base estimation) ใช้สูตรจำนวนโรงสีข้าวคูณด้วย 150 และในกรณีการประมาณการขั้นสูง (High base estimation) จะใช้สูตรจำนวนโรงสีข้าวคูณด้วย 250 ทั้งนี้เพราะว่าค่าเฉลี่ยของการใช้แรงงานชาวจีนประมาณ 150-250 คน ในขณะนั้นจำนวนการจ้างงานแรงงานของชาวจีนในโรงสีข้าวในกรุงเทพฯ ดังแสดงดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.2 จำนวนแรงงานที่ใช้ในโรงสีข้าวในกรุงเทพฯ 1858-1930

ปี ค.ศ.	แรงงานที่ใช้ (การประมาณขั้นต่ำ)	แรงงานที่ใช้ (การประมาณขั้นสูง)
1858	150	250
1864	450	750
1880	1,800	3,000
1889	3,450	5,750
1892	3,750	6,250
1895	4,050	6,750
1896	4,500	7,500

ปี ค.ศ.	แรงงานที่ใช้ (การประมาณขั้นต่ำ)	แรงงานที่ใช้ (การประมาณขั้นสูง)
1897	3,900	6,500
1898	5,550	9,250
1901	3,900	6,500
1908	6,900	11,500
1910	8,850	14,750
1919	9,900	16,500
1924	12,450	20,750
1925	12,600	21,000
1929	10,650	17,750
1930	10,650	17,750

แหล่งที่มา : ตัวเลขจำนวนโรงสีไฟนำมาจาก [ทวีศิลป์ 2520 : 223-224]

จากตารางที่ 4.2 ข้างต้นแสดงว่า ในปี ค.ศ.1858 มีแรงงานที่ใช้ในโรงสีข้าวในกรุงเทพฯ ประมาณ 150-250 คน ทว่าในปี 1892 จำนวนแรงงานที่ใช้เพิ่มขึ้นมีถึง 3,750-6,250 คน และประมาณปี ค.ศ.1924 นั้นเพิ่มขึ้นถึง 12,450-20,250 คน หากเราได้ประมาณค่าแรงงานที่ใช้ในกิจการการส่งออกอื่น ๆ อาทิเช่น โรงเลื่อย กิจการเดินเรือ มิต้องสงสัยเลยว่า การขยายตัวของการส่งออกชักนำทำให้มีการจ้างแรงงานสูงขึ้นในช่วงปี 1858-1932 โดยเฉพาะอย่างยิ่งแรงงานชาวจีนอพยพ ผลที่ตามมาก็คือ แรงงานจีนถือว่าเป็นส่วนประกอบที่สำคัญยิ่งต่อประชากรในกรุงเทพฯ ในช่วงดังกล่าว

ท่าเรือและการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ

ลักษณะเด่นของการเจริญเติบโตของเมืองกรุงเทพฯ ในช่วงนี้คือ พัฒนาการของกรุงเทพฯ ในฐานะเป็น "เมืองท่า" ซึ่งเคียงคู่ไปกับการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศ ดังจะเห็นจำนวนเรือที่ท่าเรือกรุงเทพฯ ได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วทั้งในแง่ของปริมาณเรือจากชาติต่าง ๆ และจำนวนตันของเรือที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งนับแต่ทศวรรษ 1880 เป็นต้นมา ตัวเลขของสถิติเรือเทียบท่าที่ท่าเรือกรุงเทพฯ สามารถแสดงดังในตารางข้างล่างนี้

ตารางที่ 4.3 สถิติของจำนวนที่เรือเทียบท่าที่กรุงเทพฯ (รวมเรือสำเภาและเรือกำปั่นด้วย)

ค.ศ.	รวม		สหราชอาณาจักร		เยอรมนี		สยาม	
1865	305	(100.00)	70	(22.9)			159	(52.1)
1869	903	(100.00)	319	(35.3)	126	(13.9)	314	(34.7)
1874	887	(100.00)	269	(30.3)	53	(5.9)	328	(35.9)
1875-1879	1,059	(100.00)	370	(34.9)	137	(12.9)	258	(24.3)
1880-1884	944	(100.00)	476	(50.4)	110	(11.6)	214	(22.6)
1885-1889	872	(100.00)	489	(56.0)	135	(15.4)	54	(6.1)
1890-1894	845	(100.00)	630	(74.6)	104	(12.3)	5	(0.6)
1895-1899	1,006	(100.00)	706	(70.2)	86	(8.6)	7	(0.7)
1900-1904	1,251	(100.00)	262	(20.9)	577	(46.1)	71	(5.7)
1905-1909	1,553	(100.00)	198	(12.8)	691	(44.5)	127	(8.2)
1910-1914	1,657	(100.00)	210	(12.7)	485	(29.3)	231	(13.9)
1915-1919	1,813	(100.00)	485	(26.8)	-	-	348	(24.7)
1920-1924	1,772	(100.00)	577	(32.6)	-	-	431	(24.8)
1925-1929	2,119	(100.00)	507	(23.9)	9	(0.4)	405	(19.1)
1930-1934	2,476	(100.00)	656	(26.4)	5	(0.2)	372	(15.0)

Source: [1865-1909, N.A.B.P.P., Diplomatic and Consular Report, (various issues) and Bangkok Calendar annually 1910-34, Thailand Statistical Year Book (various issues)]

จากตารางที่ 4.3 ข้างต้นแสดงว่า จำนวนเรือที่เทียบท่าที่ท่าเรือกรุงเทพฯ นั้นเป็นเรือของชาวต่างชาติเป็นสำคัญ เรือของสหราชอาณาจักรมีสัดส่วนสูงที่สุดกล่าวคือถึงร้อยละ 34.9, 50.4, 56.0, 74.6 และ 70.2 ของจำนวนเรือทั้งหมดระหว่างปี ค.ศ.1875-1879, 1880-1884, 1885-1899, 1890-1894, 1895-1899 ตามลำดับ หลังจากปี ค.ศ.1900 จำนวนเรือของสัญชาติอังกฤษได้ลดลงด้วยการทดแทนขึ้นของเรือจากสหพันธรัฐเยอรมนี จนกระทั่งปี ค.ศ.1914 หรืออีกนัยหนึ่งจำนวนเรือของสหพันธรัฐเยอรมันมีบทบาทสูงมากในช่วงระหว่างการปะทุของสงครามโลกครั้งที่หนึ่ง ในปี 1917 รัฐบาลไทยได้ตัดสินใจเข้าร่วมทำ

สงครามกับฝ่ายพันธมิตรซึ่งนำโดยอังกฤษ เรือและสินทรัพย์ของกองเรือของฝ่ายเยอรมันจึงถูกยึดและตกเป็นของรัฐบาลไทย [พจนา 2523 : 117] หลังจากปี 1917 เป็นต้นมา จำนวนเรือของเดนมาร์ก ฝรั่งเศส และญี่ปุ่นได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ณ ท่าเรือกรุงเทพฯ หันมาพิจารณาจำนวนตันของเรือ (net registered tonnage) ที่มาเทียบท่าที่ท่าเรือกรุงเทพฯ ก็มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามลำดับ กล่าวคือ

ปี ค.ศ.	จำนวนเรือ (no of vessels)	จำนวนตัน (net registered tonnage)
1856	141	n.a
1866	281	107,168
1875	463	213,174
1879	566	240,931
1888	469	358,745
1902	727	520,958
1910	926	873,129
1932	982	1,142,242

แหล่งที่มา : [British Consular Report Reports, various years ; and Statistical Yearbooks of Siam Various Years]

หันมาพิจารณาทางด้านเทคโนโลยีและสายการเดินเรือข้าวจนกระทั่งทศวรรษ 1860 และ 1870 เรือสำเภาและเรือกำปั่นยังคงมีมากที่สุด ณ ท่าเรือกรุงเทพฯ ทว่าหลังจากนั้นเป็นต้นมา เรือกลไฟได้มีบทบาทเข้าแทนที่ เรือกลไฟลำแรกที่วิ่งระหว่างสิงคโปร์และกรุงเทพฯ คือเรือ “เจ้าพระยา” ซึ่งเริ่มวิ่งประมาณทศวรรษ 1870 และประมาณปี ค.ศ.1877 ได้มีเรือกลไฟอังกฤษ 2 ลำ และเรือของไทย 1 ลำ ได้วิ่งเรือระหว่างกรุงเทพฯและฮ่องกง [Graham 1924 : 99-100] และในปลายทศวรรษ 1880 บริษัท Holt line of Liverpool ได้เปิดสายการเดินเรือระหว่างกรุงเทพฯและสิงคโปร์ หลังจากนั้นเป็นต้นมา บริษัท Scottish Oriental Company ได้เปิดสายการเดินเรือโดยวิ่งระหว่างกรุงเทพฯและ Swatow (ซัวเถา-เป็นแหล่งที่รับแรงงานจีนอพยพมากรุงเทพฯ) และ Hongkong ดังได้กล่าวมาแล้วเรือของสหราชอาณาจักรได้ควบคุมการเดินเรือจนกระทั่งปลายทศวรรษที่ 1890 แต่ในปี 1897 เรือของเยอรมันได้เริ่มเข้ามีบทบาทแทนที่ นับตั้งแต่บริษัทThe North German Lloyd Line ได้เปิดสายการเดินเรือระหว่างกรุงเทพฯ และภูมิภาคอื่น ๆ และประมาณปี 1914 เรือเยอรมันมีจำนวนรวมกันมากกว่าครึ่งของจำนวนเรือที่เข้า

เทียบท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพฯ หลังจากสงครามโลกครั้งที่ 1 สิ้นสุดลง (1914-1918) บทบาทของการเดินเรือของเยอรมันสิ้นสุดลง ในขณะที่สายการเดินเรือของอังกฤษได้กลับมามีบทบาทอีกครั้งหนึ่ง คือ The Striats Steamship Company (based in Singapore) และ the China Navigation Company (owned by Butter Field & Swire of Hongkong) เข้าควบคุมการเดินเรือเส้นทางการเดินเรือของบริษัท North German Lloyd ตลอดจนท่าเรือเอกชนของ North German Lloyd ในกรุงเทพฯ นอกจากการเพิ่มขึ้นของการเดินเรือของอังกฤษแล้ว ญี่ปุ่นก็มีบทบาทมากขึ้นในการเดินเรือ ณ ท่าเรือกรุงเทพฯ ซึ่งแสดงถึง การค้าที่มากขึ้นของทั้งสองประเทศ จนกระทั่งปลายทศวรรษที่ 1930 ในปี ค.ศ.1922 สายการเดินเรือต่างชาติ ณ ท่าเรือกรุงเทพฯ ที่ช่วยขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างกรุงเทพฯ เชื่อมกับเมืองท่าอื่น ๆ ดังแสดงในตารางข้างล่าง ดังต่อไปนี้

บริษัท	สัญชาติ	ท่าเรือที่เทียบท่า
British India	สหราชอาณาจักร	สิงคโปร์
Steam Navigation	สหราชอาณาจักร	สิงคโปร์
Straits Steamship	สหราชอาณาจักร	สิงคโปร์
China Navigation	สหราชอาณาจักร	ฮ่องกง, ซัวเถา, สิงคโปร์
Indo-China Navigation	สหราชอาณาจักร	ฮ่องกง, ซัวเถา
O.S.K.	ญี่ปุ่น	สิงคโปร์, อินโดนีเซีย, ไซ่ง่อน ฮ่องกง
East Asiatic	เดนมาร์ก	สิงคโปร์, ฮ่องกง, ยุโรป
K.P.M.	เนเธอร์แลนด์	อินโดนีเซีย
China Siam Steamship	จีน	ฮ่องกง, ซัวเถา
Societe des Affreteors Indochinois	ฝรั่งเศส	ไซ่ง่อน
Siamese Steamship	ไทย	ภายในประเทศ
Siamese Steam Navigation	สยาม	ภายในประเทศและมาเลเซีย

แหล่งที่มา : [Importers and Exporters : 1925 : 22-23]

หันมาพิจารณาด้านการเดินเรือของไทยบ้าง แม้ว่าไทยจะมีสายการเดินเรือมานานแล้ว แต่กิจการเดินเรือส่วนใหญ่มักจะเป็นกิจการขนาดเล็กและวิ่งรับส่งผู้โดยสารภายในประเทศเท่านั้น [ดูรายละเอียดใน ชัย 2522 : 306-312]

เรือกลไฟของไทยชื่อ "เจ้าพระยา" เป็นเรือเมล์ลำแรกที่ทำการขนส่งคนโดยสาร สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ระหว่างกรุงเทพฯกับสิงคโปร์เป็นประจำ เรือลำนี้เป็นเรือเหล็กต่อในประเทศอังกฤษ พระภาษีสมบัติบริบูรณ์ (เจ๊สัวยิ้ม) ซื้อมาเมื่อ ค.ศ.1858 เรือกลไฟลำที่สองและที่สามที่วิ่งระหว่างกรุงเทพฯ และสิงคโปร์คือเรือไฟชื่อ "กลาโหม และ "บางกอก" ซึ่งมีผู้ซื้อมาใน ค.ศ. 1867 และ ค.ศ.1869 ตามลำดับ

ด้วยเหตุที่การเดินเรือระหว่างกรุงเทพฯ และต่างประเทศอยู่ในกำมือของชาวต่างชาติเป็นสำคัญ พ่อค้าไทยและจีนเห็นว่าการที่ชาวต่างชาติผูกขาดการเดินเรือย่อมมีผลต่ออุปสรรคทางการค้า เพราะชาวตะวันตกสามารถที่จะกำหนดค่าระวางการขนส่งได้ ประกอบกับในช่วงต้นรัชสมัยรัชกาลที่ 5 ไทยได้ถูกบีบคั้นข่มเหงจากประเทศผู้ล่าอาณานิคมและถูกใช้กำลังเข้ามาคุกคามหรือปิดอ่าวหลายครั้งโดยกำลังเรือรบ ดังนั้นในช่วงรัชสมัยรัชกาลที่ 5 ได้สร้าง นาวิกโยธินแบบยุโรปขึ้น ผลที่ตามมาราชนาวีของไทยได้เจริญเติบโตอย่างรวดเร็วในระยะต่อมา

ในปี ค.ศ.1908 พ่อค้าชาวจีน จำนวน 20 คน ได้ก่อตั้งบริษัทเรือเมล์จีนสยามทุน จำกัด นับว่าเป็นยุคใหม่ของ "เรือกลไฟ" ของประเทศไทยอย่างแท้จริงเพราะบริษัทสามารถเข้ามาแข่งขันการเดินเรือกับชาวตะวันตก และเป็นรูปแบบของบริษัทมหาชนโดยแท้ วัตถุประสงค์ของบริษัทมีดังต่อไปนี้ (ก) เพื่อจะทำการเดินเรือค้าขายในระหว่างกรุงสยามกับต่างประเทศ มีเมืองสิงคโปร์ เมืองฮ่องกงและประเทศจีนเปนต้น (ข) เพื่อจะสร้าง หรือเช่า เรือกำปั่น สำหรับทำการดังว่ามานั้น (ค) เพือจะสร้าง หรือให้เช่า หรือเช่าท่าจอดเรือ สพานจอดเรือ หรือโรงรับส่งถ่านศิลา (ฆ) เพื่อจะกระทำทุกอย่าง หรือแต่บางอย่างในการเหล่านี้ คือ เปนเจ้าของเรือกำปั่น เปนนายหน้าในการหาเรือกำปั่นให้คนอื่น เปนนายหน้าในการรับประกันใช้ค่าสิ่งของที่อาจต้องภยันตราย เปนธุระจัดการทรัพย์ที่เกี่ยวด้วยเรือกำปั่น ทำการรับสัญญาส่งสินค้า ทำการขนสินค้าโดยทางบกแลทางทะเล เปนเจ้าของเรือบรรทุกสินค้าทำการลำเลียงสินค้าด้วยเรือลำเลียง ทำการรับธุระแทนคนอื่นในการส่งกันต่อ ๆ ไป ทำการตั้งที่รักษาสินค้า ด้วยวิธีใช้ความหนาวเย็น ทำการตั้งโรงพักสินค้า ทำการเปนเจ้าของท่าจอดเรือกำปั่น แลทำการต่าง ๆ ในการพานิชกรรม นอกจากนี้ยังมีกิจการอีกหลายอย่าง ซึ่งระบุไว้ในข้อ (ง) ข้อ (จ) และข้อ (ช) [ประชุมกฎหมายประจำศก เล่ม 22, หน้า 197-198]

จุดเปลี่ยนสำคัญประการหนึ่งของการเดินเรือไทยก็คือ การเปลี่ยนแปลงการพาณิชนาวีของโลก และผลของสงครามโลกครั้งที่ 1 (1914-1918) การพาณิชนาวีของโลกได้ก้าวหน้าไปอย่างรวดเร็วในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 (1914-1918) เรือกลไฟขนาดใหญ่ต่อขึ้นไปถึง 10,000 ตัน ความเร็วของเรือสินค้าก็สูงขึ้น ถึง 18 นอต ถึง 20 นอต [1)] ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 1 มีเรือสินค้าของชาติเยอรมันได้เข้ามาจอดหลบภัยอยู่ในท่ากรุงเทพฯ ถึง 11 ลำ เป็นเรือของบริษัทนอร์ทเยอรมันลอยด์ ประจวบกับในสงครามครั้งนี้ประเทศไทยเป็นฝ่ายสัมพันธมิตรได้ประกาศสงครามกับประเทศเยอรมัน

จึงได้จับยึดเรือสินค้าเยอรมันเหล่านั้นเป็นเรือเชลย [กมล 2524 : 19]

เมื่อสงครามสิ้นสุดลงแล้ว ในฐานะที่ไทยเป็นฝ่ายชนะสงครามจึงได้เรือเหล่านั้นเป็นกรรมสิทธิ์ จอมพลเรือเจ้าฟ้ากรมพระนครสวรรค์วรพินิต ในฐานะเสนาบดีกระทรวงทหารเรือสมัยนั้น ทรงเห็นว่าเรือเหล่านั้นยังใช้การได้ จึงได้ทรงจัดตั้งบริษัทพาณิชยนาวีสยามใน พระบรมราชูปถัมภ์ขึ้นเมื่อ ค.ศ.1914 นับว่าเป็นการตั้งกิจการพาณิชยนาวียุคใหม่ขึ้นเป็นครั้งแรกให้ชื่อเรือเสียใหม่ ดังนี้

เรือแก้วสมุทร เรือผ่านสมุทร เรือเด่นสมุทร เรือศรีสมุทร

เรือปิ่นสมุทร เรือเดินสมุทร เรือแล่นสมุทร เรือท่องสมุทร และ

เรือเยี่ยมสมุทร [กมล, 2524 : 19]

ผู้ถือหุ้นในบริษัทพาณิชนาวีสยาม มีเจ้านายและข้าราชการชั้นผู้ใหญ่ มีพระยาโชฎึกราชเศรษฐี (ผ่อง โชติพุกนะ) เป็นผู้จัดการคนแรก ส่วนคนประจำเรือใช้คนไทยล้วน กล่าวคือนายประจำเดือนใช้นายทหารเรือประจำการหมุนเวียนกันไป แต่ปลดเป็นนายทหารนอกกอง เสียชั่วคราว

ในระยะแรก ๆ บริษัทฯ มีกำไรดี เพราะหลังสงครามมีคู่แข่งไม่มาก แต่ต่อมาบริษัทต้องขาดทุนติดต่อกันมา 4 - 5 ปี และเรือเยี่ยมสมุทรได้แล่นเกยหินโสโครกจมที่บริเวณแหลมดุงชา จึงในที่สุดบริษัทฯ ได้ขายเรือทั้งหมดให้ญี่ปุ่นไปและเลิกกิจการ

จากหลักฐานที่ค้นคว้าหาสาเหตุว่า เหตุใดบริษัทพาณิชยนาวีสยามไม่อาจดำเนินการให้เจริญต่อไปได้ ทั้ง ๆ ที่เรือได้มาโดยไม่ต้องซื้อ อีกประการหนึ่ง การแข่งขันในขณะนั้นก็ไม่ได้เข้มข้นมากนัก เพราะสงครามก็เพิ่งจะเลิก การต่อเรือในขณะนั้นก็ไม่รวดเร็วเท่าขณะนี้ จึงไม่น่าจะมีเรือมาแข่งขันกันมากมายพอ สาเหตุของความล้มเหลวในครั้งนั้นพอจะประมวลได้ดังนี้

(1) ไม่ได้เตรียมตัวหรือศึกษางานในด้านนี้มาเพียงพอ คณะบริหารเข้าบริหารงานแบบราชการ หรือระบบเจ้าขุนมูลนาย

(2) ผู้ปฏิบัติงานในเรือไม่เคยทำงานในเรือค้ามาก่อน ขาดความรู้เรื่องการสินค้าและการปฏิบัติต่อลูกค้า

(3) ผู้บริหารขาดความสุจริตในการดำเนินการ และได้รับการบ่อนทำลายจากบริษัทคู่แข่งขัน (บริษัทญี่ปุ่น)

(4) พนักงานถูกคัดเลือกมาด้วยวิธีพวกพ้องหรือครอบครัว หาได้เลือกมาจากผู้มีความรู้ความชำนาญในด้านนี้มาไม่ [กมล, 2524 : 20]

---

1) คือ nautical mile 1 หรือไมล์ทะเล ยาวเท่ากับ 6,076 ฟุต

การเจริญเติบโตของเมืองท่ากรุงเทพฯ ย่อมมีผลต่อพัฒนาการของเมืองกรุงเทพฯ หลายประการด้วยกัน กล่าวคือ

เมืองท่ากรุงเทพฯ เป็นแหล่งรับแนวความคิดตะวันตกเพราะเป็นเมืองสำคัญในการค้าขาย โดยมีกษัตริย์และชาวตะวันตกเป็นตัวจักรสำคัญ อิทธิพลความคิดตะวันตกมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงเมืองกรุงเทพฯ ดังบันทึกของ Bangkok Calender ดังต่อไปนี้

"His Majesty the late king [Rama IV] was a prince of very uncommon learning and observation for a healthen, even at the beginning of his reign, and he came to the throne inspired with many European ideas of physhical improvement, and set himself at once to improve his capital and kingdom. Hence he, at the beginning of his reign, open this emporium to foreign trade on a more liberal principals than before existed, and hence the great western nations came in rapid succession and made treaties with Siam, and hence trade grately increased, and consequently money and wealth came in rolling tides." [Bangkok Calender 1871].

การเติบโตของเมืองท่ากรุงเทพฯ ย่อมมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของกรุงเทพฯ กล่าวคือ การขยายตัวของเมืองกรุงเทพฯ ในระยะแรก ๆ จะเป็นไปตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งทางฝั่งกรุงเทพฯและธนบุรีเป็นสำคัญ ดังจะเห็นได้ว่า สำนักงานใหญ่ โกดังสินค้า โรงสีข้าว โรงเลื่อย ท่าเรือ สำนักงานกงศุล และอื่น ๆ จะกระจุกตัวอยู่บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณถนนสีลม สาธร พระราม 4 ตลอดจนถนนเจริญกรุง

เมื่อการค้าระหว่างประเทศขยายตัว เมืองท่าของกรุงเทพฯ ก็ถูกเชื่อมโดยการขุดคลองมากยิ่งขึ้นในช่วงระหว่างปี ค.ศ.1855-1910 ได้มีการขุดคลองเชื่อมแม่น้ำเจ้าพระยาถึงมากกว่า 15 คลองด้วยกัน การสร้างคลองเชื่อมแม่น้ำเจ้าพระยาในบริเวณที่ราบภาคกลางย่อมมีผลให้ความเป็นเมืองโดเดี่ยวของกรุงเทพฯ มีสูงขึ้น เพราะลักษณะที่ตั้งของกรุงเทพฯ เป็นเมืองท่าที่รับสินค้าส่งออกโดยเฉพาะข้าวจากที่ราบภาคกลาง (ปี ค.ศ.1910 การส่งออกข้าวไทยมาจากที่ราบภาคกลางถึงร้อยละ 95) ลักษณะเช่นนี้เองมีผลให้ความเป็นเมืองท่าของกรุงเทพฯ มีบทบาทในการพัฒนาเศรษฐกิจไทยสูงขึ้นเพราะประมาณร้อยละ 80-90 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมดของไทยกระทำที่ท่าเรือกรุงเทพฯ

เราอาจกล่าวได้ว่าการสร้างคลองมีผลต่อการเจริญเติบโตของเมืองกรุงเทพฯ ในทศวรรษ 1850 และ 1890 และหลังจากนั้น การขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศมีผลต่อการขุดคลอง ดังจะเห็นว่าในกรณีของคลองมหาสวัสดิ์ (1861-1865) ซึ่งเชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพฯ และแม่น้ำท่าจีนนั้นช่วยการขนส่งน้ำตาลจากนครชัยศรีมายังกรุงเทพฯ การสร้างคลองดังกล่าวย่อมมีผลให้เกิดการขยายเนื้อที่การเพาะปลูกอ้อยไปทางฝั่งตะวันตกมากขึ้น ทำให้พื้นที่ชายฝั่งตะวันตก

ของกรุงเทพฯ มีลักษณะเป็นพื้นที่เพื่อการพาณิชย์มากขึ้น การตั้งถิ่นฐานของผู้คนเริ่มหนาแน่นขึ้นในฝั่งตะวันตกของกรุงเทพฯ ตัวอย่างหนึ่งซึ่งแสดงถึงการตั้งถิ่นฐานหนาแน่นขึ้นในบริเวณสองข้างฝั่งคลองมหาสวัสดิ์ คือ ในปี ค.ศ. 1861 หนึ่งปีหลังจากการสร้างคลองมหาสวัสดิ์เสร็จสิ้น พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้พระราชทานที่ดินสองฝั่งคลองแก่พระราชโอรสและธิดาประมาณ 21,882 ไร่ [ทวีศิลป์ 1978 : 5] หลังจากปี 1861 ได้มีการสร้างคลองไปทางตะวันตกของกรุงเทพฯ อยู่ 2 คลองคือ คลองภาษีเจริญและดำเนินสะดวก (1867-68) คลองทั้งสองได้กลายเป็นเส้นทางการค้าเชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพฯ และเส้นที่ทางด้านตะวันตกของกรุงเทพฯ ในระยะเวลาต่อมา

การเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ได้ขยายไปทางด้านเหนือ เพราะได้มีการขุดคลองเชื่อมพื้นที่เพาะปลูกข้าวทางด้านเหนือขึ้นไป ดังจะเห็นว่า นับแต่ปี ทศวรรษ 1880เป็นต้นมา การปลูกข้าวเพื่อการส่งออกได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในบริเวณจังหวัดอยุธยา และ ฉะเชิงเทราทั้งสองจังหวัดถือได้ว่าเป็นแหล่งปลูกข้าวที่สำคัญมากที่สุดในที่ราบภาคกลาง พัฒนาการทางเศรษฐกิจที่เน้นการปลูกข้าวในที่ราบภาคกลางย่อมมีผลต่อการพัฒนาและการเจริญเติบโตของเมืองกรุงเทพฯ เพราะมีการขุดคลองเพื่อเชื่อมกรุงเทพฯ กับหัวเมืองในที่ราบภาคกลางนั้นส่งผลให้ความเป็นเมืองท่าของกรุงเทพฯ มีความสำคัญยิ่ง

ในขณะเดียวกันการขุดคลองย่อมมีผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจตลาดและพาณิชยกรรมในที่ราบภาคกลางมากขึ้น การค้าขายมักจะกระจุกตัวอยู่ในบริเวณที่ราบภาคกลางเป็นสำคัญ เพราะแรงงานจีนอพยพได้ใช้เส้นทางแม่น้ำลำคลองเข้าไปถึงหมู่บ้านเพื่อซื้อและขายสินค้า [รายละเอียดโปรดดู Skinner 1957] การขุดคลองยังมีผลต่อการขยายเนื้อที่การเพาะปลูกข้าวเพิ่มมากขึ้นตามลำดับในทศวรรษ 1890

กรุงเทพฯ เริ่มขยายตัวไปทางทิศเหนือเมื่อมีการขุดคลองเปรมประชากรในปี ค.ศ.1869-70 คลองนี้เชื่อมการคมนาคมระหว่างกรุงเทพฯและอยุธยา มีความยาวประมาณ 51.3 กิโลเมตร [ก.จ.ช. ร.5 กระทรวงเกษตร, (กรมคลอง) 34/791 (1909)] ซึ่งช่วยให้ประชาชนได้ไปตั้งถิ่นฐานทางตอนเหนือของกรุงเทพฯ เพราะคลองช่วยย่นระยะทางระหว่างกรุงเทพฯ และอยุธยา ในช่วงเวลาเดียวกัน กรุงเทพฯ ได้ขยายตัวไปทางด้านตะวันออกหลังจากที่มีการขุดคลองนครเนื่องเขตร์ (1876) ซึ่งมีความยาว 21.5 กิโลเมตร และขุดคลองประเวศบุรีรัมย์ (1878) ซึ่งมีความยาวถึง 28.7 กิโลเมตร [ก.จ.ช. ร.5 กระทรวงเกษตร, (กรมคลอง) 34/791 (1909)] คลองทั้งสองนี้ช่วยร่นระยะทางระหว่างกรุงเทพฯและฉะเชิงเทรา ซึ่งเป็นแหล่งเพาะปลูกข้าวที่สำคัญยิ่งตามบริเวณลุ่มน้ำบางปะกง การขุดคลองนับได้ว่าเป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญยิ่งต่อการขนส่งข้าวเพื่อการส่งออก จนกระทั่งถึงสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 เช่น ในปี ค.ศ.1929 ปริมาณข้าวถึงประมาณ 786,901 เกวียน ถูกขนส่งมาทางเรือตามคลองและแม่น้ำเจ้าพระยา ในขณะที่ข้าวเพียง 121,656 เกวียนถูกขนส่งมาทางรถไฟเท่านั้น

การขยายพื้นที่เพาะปลูกย่อมส่งผลให้มีการอพยพย้ายถิ่นของแรงงานจากภูมิภาคต่าง ๆ เข้าสู่ที่ราบภาคกลาง โดยเฉพาะบริเวณเมืองปทุมธานีและอุยธยา เป็นสำคัญ พื้นที่ในอดีต ก่อนทศวรรษ 1880 นั้น มีผู้คนอาศัยอยู่เบาบางประมาณ 200-300 คน ณ บริเวณเมืองธัญญบุรี [ก.จ.ช. ร.6 กระทรวงเกษตร 1/6 (1911)] หลังจากการขุดคลองรังสิตเสร็จในทศวรรษ 1890 มีผลให้ผู้คนได้จับจองที่ดินหักร้างถางป่าเป็นจำนวนมากขึ้น ประมาณว่า ผู้คนกว่า 100,000 คน เข้าจับจองป่าบริเวณที่ทุ่งรังสิต

แม้ว่าเราไม่มีสถิติที่เป็นทางการบันทึกการเคลื่อนย้ายระหว่างภูมิภาคของผู้คนจากถิ่นอื่น ๆ เข้าสู่บริเวณที่ราบภาคกลางที่มีการเพาะปลูกข้าวหนาแน่นเฉกเช่น ทุ่งรังสิตและบริเวณ เมืองอยุธยา ทว่าสถิติของพลเมืองและการเพิ่มขึ้นของประชากรที่อาศัยอยู่ ณ เมืองธัญญบุรีซึ่งรวบรวมโดย สุนทรีย์ อาสะไวย์ พบว่า จำนวนพลเมืองที่อาศัยอยู่ในเขตเมืองธัญญบุรีมีอยู่ประมาณ 32,000-73,200 คน ในช่วงปี ค.ศ.1902-1919 การเติบโตของการผลิตข้าวซึ่งส่งผลให้แรงงานอพยพเข้ามาทำงานในบริเวณดังกล่าว เพื่อจับจองที่ดินและเป็นแรงงานรับจ้างในบริเวณดังกล่าว [สุนทรี อาสะไวย์ 2530 : 91-98]

ยิ่งการเพาะปลูกข้าวเพื่อการส่งออกขยายตัวมากขึ้นเท่าใด ย่อมมีผลต่อการเติบโตของเมืองท่ากรุงเทพฯ มากขึ้นเท่านั้น (ดังได้กล่าวมาแล้ว)

การเจริญเติบโตของเมืองท่ากรุงเทพฯ ย่อมก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงและความทันสมัยในกรุงเทพฯ กล่าวคือ เมืองท่ากรุงเทพฯ เป็นศูนย์รวมของชุมชนตะวันตก ไม่ว่าจะเป็นนักธุรกิจการค้า กงศุล หรืออื่น ๆ ชุมชนชาวตะวันตก แม้ว่าจะมีขนาดเล็กทว่ามีอิทธิพลอย่างมากมายต่อการเปลี่ยนแปลงของกรุงเทพฯ อาทิเช่น การสร้างถนนเจริญกรุง (ดอนน็อก) ซึ่งเป็นผลมาจากชาวยุโรป [พระราชพงศาวดาร รัชกาลที่ 4 เล่ม 2 2504 : 6-7] นอกจากการสร้างถนนแล้ว ชุมชนชาวตะวันตกมีผลต่อการพัฒนาการขนส่ง อาทิเช่น การก่อสร้างรถรางในกรุงเทพฯ ในปี ค.ศ. 1883 โดยชาวเดนมาร์ก และหลังจากนั้นเป็นต้นมา พ่อค้าชาวอังกฤษและเดนมาร์กได้ร่วมมือการก่อตั้งรถไฟเอกชน โดยมีการวิ่งรับผู้โดยสารระหว่างกรุงเทพฯและปากน้ำในปี 1893 ชาวตะวันตกมีบทบาทสำคัญยิ่งต่อการบริหารงานของกรมท่า และมีการปรับปรุงกิจการฝ่ายเจ้าท่าการศุลกากรให้เหมาะสมกับความเจริญของประเทศ อาทิเช่น การท่าเรือ การนำร่อง การทำเครื่องหมายทางเรือ และการออกพระราชกำหนดกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือ กัปตัน จอห์น บุช [John Bush] ชาวอังกฤษเป็นผู้ริเริ่มงานฝ่ายเจ้าท่าเพื่อให้ความสะดวกแก่บรรดาเรือค้าขายที่เข้ามาในท่าเรือของกรุงเทพฯ ซึ่งนับวันจะมีมากขึ้นทุกที กัปตันบุชแรกเริ่มทำงานมีตำแหน่งเรียกว่า "เจ้าท่า" คนสมัยก่อนเรียกท่านว่า "หับประมาสะแดน" (ซึ่งเรียกเพี้ยนมาจากคำว่า "Habour Master" ซึ่งหมายถึงเจ้าท่า) ขึ้นอยู่กับกรมท่ากลาง กัปตันบุชเข้ามารับราชการใน ค.ศ.1859 (4 ปี หลังจากไทยได้ลงนามสนธิสัญญาเบาริงกับสหราชอาณาจักร) และได้รับราชการอยู่ในกรมท่าค่อนข้างยาวนาน จนได้รับพระราชทานบรรดาศักดิ์เป็นพระยาวิสูตรสาครดิษฐ [กรมเจ้าท่า 2509 : 19-20] นอกจากนี้กัปตันบุชยังมีหน้าที่เป็นผู้อำนวยการจัดการ (managing director) และเป็น

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทBangkok Dock ระหว่างปี 1865-1899 ชื่อของกัปตันบุชยังคงปรากฏเป็นชื่อ "ซอย" ซึ่งซอยกัปตันบุชนี้เชื่อมระหว่างถนนเจริญกรุงไปยังแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งอยู่ใกล้โรงแรมโอเรียลเต็ลในปัจจุบันนี้ การบริหารท่าเรือภายใต้กัปตันบุชและระยะต่อมาได้นำมาซึ่งการเปลี่ยนแปลงอย่างสำคัญต่อการนำให้ท่าเรือกรุงเทพฯ มีบทบาทสำคัญต่อการค้าต่างประเทศของไทย เพราะได้มีการเปลี่ยนแปลงกับกฎหมายการเดินเรือ การปรับปรุงท่าเรือและอื่น ๆ [กรมเจ้าท่า 2509]

การค้าและอุตสาหกรรมในกรุงเทพฯ

สนธิสัญญาเบาริงมิเพียงแต่ทำลายการผูกขาดการค้า ทว่ามีผลสำคัญต่อการเจริญเติบโตของการค้าและภาคการเกษตรมากกว่าที่จะเป็นอุตสาหกรรม อย่างไรก็ตามการเจริญเติบโตของภาคการค้าและเกษตรได้ส่งผลต่อการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมเสริมอื่น ๆ (complimentary industries) ดังจะเห็นว่า การขยายตัวของการส่งออกข้าวย่อมมีผลต่อการขยายตัวของโรงสีข้าวหลังสนธิสัญญาเบาริง กิจการโรงสีข้าวได้กลายเป็นการลงทุนทางเศรษฐกิจที่สำคัญสาขาหนึ่งสำหรับพ่อค้าชาวตะวันตก พ่อค้าชาวจีนและเจ้าภาษีนายอากร

โรงสีที่ตั้งขึ้นในระยะแรกเป็นของชาวตะวันตก ในปี ค.ศ. 1858 โรงสีจักรเครื่องแรก ชื่อว่า อเมริกันสตีมไรซ์มิลล์ (American Steam Rice Mill) ได้ดำเนินกิจการที่ถนนตก หรือบางครั้งเราเรียกว่า "โรงสีจักรเมืองอเมริกัน" โรงที่สองชื่อ "บางกอกกำปะนี" ตั้งอยู่ตรงข้ามกับโรงแรก โรงสีโรงที่สามเป็นของชาวเยอรมันชื่อ "โรงสีจักร เอ. มาร์ควัลด์" ตั้งเมื่อปี ค.ศ.1864 โรงสีไฟโรงที่สี่ชื่อว่า "สก๊อตแอนด์กำปะนี" ตั้งเมื่อ ปี ค.ศ.1866 และโรงที่ห้าก่อตั้งเมื่อง ค.ศ.1867 [ทวีศิลป์ 2525 : 289]

ระหว่างปี ค.ศ.1858-1867 กิจการโรงสีข้าวอยู่ในการดำเนินการของชาวตะวันตกในขณะที่คนจีนยังเป็นเจ้าของโรงสีมือ คนจีนเริ่มมีบทบาทในการสีข้าวในปี ค.ศ.1870 เมื่อคนจีนเริ่มสั่งซื้อเครื่องจักรสีข้าวจากอังกฤษ และในปี 1877 โรงสีของคนจีนกลายเป็นคู่แข่งของโรงสีชาวตะวันตก จนทำให้รายได้ของโรงสีตะวันตกตกต่ำลงมา ในปี ค.ศ.1879 โรงสีของคนจีนเพิ่มขึ้นเป็น 5 โรง และหลังจากนั้นเป็นต้นมา คนจีนเริ่มเข้ามีบทบาทในกิจการโรงสีมากขึ้นเรื่อย ๆ จนกระทั่ง ค.ศ.1924 กิจการของโรงสีในกรุงเทพฯ ทั้งหมดได้ตกอยู่ในการดำเนินกิจการของคนจีน [ทวีศิลป์ 2527 : 289] และตารางที่ 4.4 ทวีศิลป์ สืบวัฒนะ ได้จำแนกสาเหตุที่คนจีนสามารถควบคุมโรงสีและชนะคนตะวันตกได้เพราะว่า (1) คนจีนสามารถควบคุมการตลาดภายในประเทศและต่างประเทศได้ ตัวอย่างเช่น ในกรณีตลาดต่างประเทศ คนจีนสามารถทำธุรกิจกับคนจีนที่จีน ฮ่องกง และสิงคโปร์ จึงได้เปรียบกว่าชาวตะวันตก นอกจากนี้โรงสีของคนตะวันตกยังเสียเปรียบในเรื่อง "กัมปาดอร์" (compradore) หรือนายหน้า (broker) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นคนจีน กัมปาดอร์ พวกนี้ทำการติดต่อกับโรงสีของคนตะวันตกเป็นบางครั้งบางคราว (2) โรงสีของคนจีนได้เปรียบในเรื่องทุน

เพราะความใกล้ชิดระหว่างพ่อค้าจีนและคนชั้นสูงของไทย (3) โรงสีของคนจีนเป็นผู้ริเริ่มในการสีข้าวสารราว ค.ศ.1889 ในขณะที่โรงสีของคนตะวันตกยังทำการสีเป็นข้าวกล้องอยู่ข้าว ข้าวสารให้ราคาดีในขณะนั้น [ทวีศิลป์ 2527 : 291-292]

ตารางที่ 4.4 จำนวนโรงสีในกรุงเทพฯ ระหว่าง ค.ศ1858-1930

ปี ค.ศ	ของคนตะวันตก	ของคนจีน-ไทย	รวม
1858	1	-	1
1864	3	-	3
1866	4	-	4
1867	5	-	5
1879	5	5	10
1880	5	7	12
1889	6	17	23
1895	4	23	27
1896	4	26	30
1897	4	22	26
1901	4	22	26
1910	3	56	59
1919	3	63	66
1924	3	83	83
1925	-	84	84
1929	-	71	71
1930	-	71	71

แหล่งที่มา : [ทวีศิลป์ 2527 : 290]

นายทุนชาวจีนถือว่าเป็นผู้ประกอบการที่สำคัญต่อการค้าขายของกรุงเทพฯ โรงสีข้าวของนายทุนจีนมีทุนสูงมากในช่วงการประกอบการในระยะเริ่มแรก อาทิเช่น Koo Seng (Lee Tech Aw) ในปี ค.ศ.1920 ได้เป็นเจ้าของและให้เช่าโรงสีจำนวน 14 โรง ซึ่งกิจการดังกล่าวได้จ้างแรงงานจำนวนนับพันคน และ Hang Nguan Huat Seng มีโรงสีจำนวน 4 โรง, Khana Wang Lee (Tan Lip Buei) มีจำนวน 4 โรง [Hewison 1986 : 5]

โรงสีข้าวในกรุงเทพฯ มีขนาดค่อนข้างใหญ่เมื่อเทียบกับภูมิภาคอื่น ๆ เช่น โรงสีข้าวของบริษัท Markwald's mill โรงสีข้าวที่ใหญ่และทันสมัยที่สุดในกรุงเทพฯ (ต่อมาได้โอนเป็นของพ่อค้าชาวจีนหลังปี 1917 เป็นต้นมา) มีมูลค่าประมาณ 790,000 บาท ในปี 1924 [BTWM, 23 June 1924]

นอกจากคนอังกฤษและคนจีนเป็นผู้ประกอบการในโรงสีแล้ว พวกขุนนางและเจ้านายก็เป็นเจ้าของโรงสีเช่นเดียวกัน แต่ขุนนางเหล่านี้มักจะไม่ดำเนินกิจการ โรงสีเอง แต่มักจะให้ผู้ประกอบการชาวจีนเช่า เช่น โรงสีของสมเด็จพระพันวสาอัยยิกาเจ้า ที่ตำบลวัดราชสิงขร ให้เช่าเดือนละ 4,000 บาท หรือโรงสีของเจ้าฟ้ากรมหลวงนครสวรรค์วรพินิต ที่ตำบลบางพลัด ก็ให้คนเช่าทำการเช่นกัน อย่างไรก็ตามพอพึง ค.ศ.1918 ปรากฏว่าพระคลังข้างที่เป็นเจ้าของโรงสีมากกว่าครึ่ง [ทวีศิลป์ 2527 : 291]

กิจการน้ำเข็งก็มีการพัฒนาเร็วมากอีกอุตสาหกรรมหนึ่ง หลังทศวรรษ 1870 ผู้ที่นำและบุกเบิกกิจการน้ำแข็งคือบริษัทยุโรป อันได้แก่ บริษัทมาร์ควัลด์ (Markwald and Co) และบริษัทเอดวาร์ด น็อกซ์ (Edward Knox) ทั้งสองบริษัทได้ตั้งโรงงานเพื่อทดแทนการนำเข้าน้ำแข็งจากสิงคโปร์ [Hewison 1986 : 6] หลังจากปี ค.ศ.1887 เป็นต้นมา กิจการโรงงานน้ำแข็งได้พัฒนาไปอีกระดับหนึ่งเมื่อเฉลิม พินิจจักรพันธุ์ ได้ก่อตั้งโรงงานน้ำแข็งขึ้นโดยใช้เครื่องจักรจากฝรั่งเศส ซึ่งสามารถผลิตได้ถึงวันละ 1,600 ปอนด์ต่อวัน และสามารถผลิตได้ถึงวันละ 1,600 ปอนด์ต่อวัน และสามารถผลิตได้สนองความต้องการของตลาดภายในกรุงเทพฯ หลังจากนั้นต่อมาในปี 1899 ขุนนางและเจ้านายไทยรวมทั้งผู้ประกอบการชาวยุโรปได้ร่วมมือกันก่อตั้งบริษัทน้ำแข็งชื่อ Bangkok Manufacturing Company บริษัทดังกล่าวมีทุนจดทะเบียนทั้งสิ้นเท่ากับ 80,000 บาท

กิจการน้ำแข็งในกรุงเทพฯ ได้พัฒนาต่อไปเมื่อมีการขยายโรงงานน้ำแข็งของ Bangkok Manufacturing Company ต่อไปโดยมีการเพิ่มทุนและขยายโรงงานต่อไปในปี 1936 โดยกลุ่มของสกุลเศรษฐบุตร (นำโดย เลิศ เศรษฐบุตร) และ Hoon Kim Huat (ต้นตะกูลฮุนตระกูล)บริษัท Bangkok Manufacturing Company มีโรงงานสูง 3 ชั้น มีเนื้อที่ประมาณ 5,000 ตารางฟุต โดยที่โรงงานี้ (หลังจากขยายกิจการ) สามารถผลิตน้ำแข็งได้ถึงวันละ 40 ตันต่อวัน และสามารถใช้แช่เย็นในห้องเย็นถึง 100 ตันต่อวัน [Hewison 1986 : 6]

ในปี ค.ศ.1887 ได้ก่อตั้งบริษัทการผลิตโซดาขึ้น ชื่อ The Orienta Sada Wate Manufacturing Company โดยนาย Anderson และเพื่อน โดยที่น้ำ เครื่องจักร โซดาที่ใช้ในการผลิตนำเข้ามาจากฮ่องกง โรงงานผลิตโซดาไม่สามารถดำเนินการได้นานเนื่องจากพฤติกรรมผู้บริโภคของคนไทยมิได้ชอบโซดา อย่างไรก็ตามก็มีความพยายามที่จะพัฒนาการผลิตน้ำขวดในกรุงเทพฯ ในปี 1925 ทั้งบริษัท Fraser และ Neave และ Bangkok Manufacturing Company ได้นำการผลิตน้ำโซดาในกรุงเทพฯ โดยใช้น้ำมาจากในประเทศเอง [Hewison 1986 : 6]

ในต้นทศวรรษ 1880 นั้น ได้มีการก่อตั้งโรงไฟฟ้า 2 แห่ง เพื่อผลิตกระแสไฟฟ้าในกรุงเทพฯ โรงที่หนึ่งอยู่ภายใต้การจัดการของบริษัทชาวเบลเยี่ยมและเดนมาร์ก โดยมีความสามารถในการผลิตกระแสไฟฟ้าประมาณ 12,000 กิโลวัตต์ และมีพลังกระแสไฟฟ้าสำรองประมาณ 15,000 กิโลวัตต์ นอกจากจะผลิตกระแสไฟฟ้าภายในกรุงเทพฯ แล้ว โรงงานผลิตกระแสไฟฟ้าได้จ่ายกระแสไฟฟ้าไปยังธนบุรีเพื่อใช้ในการกลั่นน้ำมันขึ้นสำหรับโรงงานบุหรี่และโรงงานผลิตสบู่ และสำหรับโรงสีข้าวและรัฐวิสาหกิจต่าง ๆ สถานีไฟฟ้าในกรุงเทพฯ อีกแห่งหนึ่งตั้งอยู่ที่ตำบลสามเสน โดยที่โรงงานไฟฟ้าแห่งนี้เป็นของรัฐบาล สถานีไฟฟ้าแห่งนี้สามารถจ่ายกระแสไฟฟ้าประมาณ 10,000 กิโลวัตต์ และสามารถให้แสงสว่างและพลังงานในพื้นที่ส่วนที่เหลือของกรุงเทพฯ นอกจากนี้โรงไฟฟ้าที่สามเสนได้จ่ายไฟและพลังงานไปยังโรงงานผลิตซีเมนต์ที่บางซื่อและสนามบินดอนเมือง [Anonymous 1940]

ในปี ค.ศ.1913 ได้มีการก่อตั้งบริษัทซีเมนต์สยาม จำกัดสินใช้ และได้เริ่มดำเนินการในปี ค.ศ.1915 การดำเนินธุรกิจของบริษัทประสพความสำเร็จได้ดียิ่งนับแต่การก่อตั้งบริษัท ดังจะเห็นว่าในระย 5 ปีแรกนับแต่การดำเนินงาน อัตราผลกำไรสูงถึงประมาณ 5-10 เปอร์เซนต์ต่อหุ้น ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทปูนซีเมนต์สยามคือพระคลังข้างที่ (Privy Purse Bureau) ซึ่งมีหุ้นอยู่ถึง 500,000 บาท จากหุ้นทั้งสิ้น 1,000,000 บาท ซึ่งพระคลังข้างที่ได้รับผลตอบแทนสูงถึง 25,000-50,000 บาทต่อปี [กจช.กรมราชเลขาธิการ 20/13 เลขที่ 4/656,(1921)] ในปี ค.ศ.1924 บริษัทปูนซีเมนต์ไทยได้เพิ่มทุนขึ้นถึง 3,000,000 บาท และขนาดของโรงงานก็ได้ขยายกำลังการผลิตโดยการนำเครื่องจักรที่ทันสมัยมาจากต่างประเทศ[กจช. ราชเลขาธิราช 20/13 เลขที่ 4/656 (1921)] ในทศวรรษ 1920 บริษัทปูนซีเมนต์ไทยได้จ้างคนงานไทย จำนวน 150 คน (ซึ่งรวมทั้งคนงานหญิงด้วย) และจ้างแรงงานชาวจีนจำนวน 95 คน ในปี 1925 บริษัทปูนซีเมนต์ไทยได้ขยายการผลิตมากขึ้นและได้ส่งออกไปยังสิงคโปร์ [BTWM, 18 June 1923 ; BTWM, 3 July 1925 ; BTWM 3 December 1925] แม้ว่าในช่วงทศวรรษ 1930 ซึ่งเป็นช่วยเศรษฐกิจตกต่ำ การดำเนินงานของบริษัทก็ยังได้กำไรถึงร้อยละ 6-12 [กจช. ร.7 กรมราชเลขาธิการ 206/77 เลขที่ 144/2911 (1928)]

เหตุผลสำคัญที่ทำให้การดำเนินงานของบริษัทปูนซีเมนต์ไทยประสพความสำเร็จ เพราะว่ามีการก่อสร้างในกรุงเทพฯ ซึ่งได้ขยายตัวเร็วนับตั้งแต่ทศวรรษ 1890 เป็นต้นมา ได้มีการก่อสร้างตึกแถวตามถนนมากมายในกรุงเทพฯ โครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานสำคัญทางเศรษฐกิจก็มีการขยายตัวสูงเช่นเดียวกัน อาทิเช่น การก่อสร้างสะพานพระราม 6 ซึ่งเริ่มในปี ค.ศ.1924 นั้น มีผลให้ความต้องการปูนซีเมนต์เพื่อการทำอิฐสูงถึง 1,000 แผ่น ต่อวัน [Hewison 1986 : 7]

นอกจากนี้ราคาของปูนซีเมนต์ก็เป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการเพิ่มขึ้นของการใช้ปูนซีเมนต์ เมื่อเปรียบเทียบกับราคาปูนซีเมนต์นำเข้าจากสิงคโปร์และของไทย ปูนซิเมนต์ของไทยจะถูกกว่า ดังข้อความหนึ่งจากเอกสารกองจดหมายเหตุแห่งชาติ

"บริษัทนี้กระทำให้ราคาปูนสิเมนต์ต่ำอยู่เสมอ ในสิงคโปร์และแหลมมลายูของอังกฤษ และในยะวา ซึ่งเป็นประเทศที่ไม่มีโรงทำสิเมนต์เองนั้น ในเวลานี้ราคาสิเมนต์ประมาณถังละ 8 เหรียญหรือกว่า 12 บาท ถ้าหากในสยามจะใช้สิเมนต์ต่างประเทศราคาก็คงต้องเท่ากัน โดยเหตุที่ต้องเสียค่าระวางบรรทุกแพงมาก แต่ราคาสิเมนต์ของบริษัทนี้คิดถัวเฉลี่ยประมาณ ถังละ 6 บาทเท่านั้น เมื่อคิดจำนวนสิเมนต์ที่ได้จ่ายไปประมาณปีละ 150,000 ถังแล้ว รัฐบาลและผู้ซึ่งใช้ปูนสิเมนต์ในประเทศนี้ประหยัดเงินไว้ได้ในปีหนึ่งระหว่าง 500,000 ถึงล้านบาท ทั้งนี้ก็โดยได้มีบริษัทขึ้น" [กจช.ร.6 กระทรวงนครบาล 21/5 (1918)]

การขยายตัวของการก่อสร้างของกรุงเทพฯ ย่อมมีผลต่อความต้องการในการใช้ปูนซิ เมนต์ภายในประเทศมาก ทำให้สามารถส่งออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศได้ไม่มากเท่าที่ควร แม้ว่าจะมีคุณภาพดีก็ตาม ดังบันทึกฉบับหนึ่ง

"เปนข้อซึ่งข้าพเจ้ามีความภูมิใจอย่างยิ่งที่ได้เห็นผลแห่งการทดลองปูนสิเมนต์สยามซึ่งได้กระทำในกรุงลอนดอน โดยทางสถานฑูตอังกฤษในกรุงเทพฯ ปรากฏว่าเนื้อแห่งสิเมนต์ สยามนี้สูงหรือดีกว่า ปูนอย่างดีที่สุดที่ส่งเข้ามาจากยุโรปถึง 30 เปอร์เซนต์ แลดีกว่าปูนอย่างดีที่สุด ซึ่งทำในเอเซียที่ส่งเข้ามาถึง 50 เปอร์เซนต์ โดยเหตุที่เปนปูนดีดังนี้บริษัทได้รับสั่งจากสิงคโปร์ ประเทศราชแหลมมลายูของอังกฤษ, ประเทศอินโดจีน และเกาะมอนิโอ ให้ส่งปูนออกไปจำหน่าย แต่บริษัทนี้สามารถส่งออกไปได้เปนจำนวนเล็กน้อย เพราะแต่ในสยามก็ต้องการสิเมนต์นี้เกือบหมดเสียแล้ว แต่อย่างไรก็ดี ความจริงข้อนี้เป็นข้อซึ่งทำให้ข้าพระพุทธเจ้ามีความปลาบปลื้มอย่างแท้จริง ในการที่ได้เห็นสิ่งซึ่งบริษัทได้กระทำขึ้นในราชอาณาจักรของใต้ฝ่าละอองธุลีพระบาทเปนที่นิยมในเมืองต่างประเทศ" [กจช. ร.6 กระทรวงนครบาล 21/5 (1918)]

หลังสงครามโลกครั้งที่ 1 (1914-1918) ยุติลง เครื่องจักรและเครื่องยนต์ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงได้รับการพัฒนาให้ทันสมัยยิ่งขึ้น และนำมาใช้ในอุตสาหกรรมมากขึ้น ส่วนหนึ่งเกิดจากการอุตสาหกรรมในประเทศยุโรป และอเมริกาได้เจริญเติบโตทั้งอุตสาหกรรมหนักและอุตสาหกรรมเบา (การที่อุตสาหกรรมการผลิตก้าวหน้า ซึ่งมีผลให้ประเทศต่าง ๆ ได้แข่งขันกันสะสมอาวุธมากมาย เพื่อครองความเป็นมหาอำนาจ ในที่สุดก็เกิดมหาสงครามโลกครั้งที่ 1 (19141918) ระหว่างฝ่ายสัมพันธมิตร ซึ่งมีอังกฤษ ฝรั่งเศส รัสเซีย สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น ไทย ฯลฯ ฝ่ายหนึ่งกับฝ่ายเยอรมัน ออสเตรีย อังการี ตุรกี อีกฝ่ายหนึ่ง) [ศิลปวัฒนธรรม 2527 : 74]

ดังเหตุนี้มีชาวต่างประเทศและคนไทยได้ลงทุนตั้งอุตสาหกรรมที่ใช้เครื่องจักรขึ้นในประเทศไทย เช่น โรงงานบุหรี่ ซิกาแรต (ขณะนั้นเรียกว่า โรงงานยาสูบ) ได้ตั้งขึ้นโดยบริษัทบริติช-อเมริกัน ทูแมคโร จำกัด เมื่อ ค.ศ.1920 นอกจากนี้ก็มีผู้ก่อตั้งโรงน้ำแข็ง โรงงานน้ำอัดลม โรงงานสบู่ โรงงานทำน้ำมันมะพร้าวและน้ำมันถั่ว โรงงานฟอกหนัง โรงงานทอผ้ากี่กระตุก ขึ้นในกรุงเทพฯ และธนบุรีอีกหลายโรง [ศิลปวัฒนธรรม 2527 : 74] ในปี ค.ศ.1923รัฐบาลได้ก่อตั้งโรงงานผลิตกระดาษจากเศษกระดาษด้วยเครื่องจักร โดยสังกัดกรมแผนที่กระทรวงกลาโหม โรงงาน

ดังกล่าวนี้มีผลผลิตได้วันละ 1 ตัน สถานที่ตั้งอยู่ที่ตำบลสามเสนกรุงเทพฯ [ศิลปวัฒนธรรม 2527 : 74]

ทศวรรษ 1920 ถือว่าเป็นช่วงระยะเวลาที่รัฐบาลเริ่มเข้ามามีบทบาทในการผลิตทางเศรษฐกิจมากขึ้น เช่น มีการก่อตั้งการรถไฟแห่งประเทศไทยซึ่งรัฐถือหุ้นใหญ่และมีกำไรมากตลอดจนถึงหุ้นใหญ่ ในโรงประปาที่สามเสน [BTWM, 15 December 1924]

ในปี ค.ศ.1928 บริษัท Min Sae จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทของพ่อค้าชาวจีนถือหุ้นใหญ่ เงินทุนจดทะเบียน 200,000 บาท ได้ก่อตั้งโรงงานผลิตไม้ขีดไฟ โรงงานนี้มีเนื้อที่ 20 ไร่ ตั้งอยู่บนพื้นที่ข้างถนนพระรามที่ 4 โรงงานนี้ได้จ้างแรงงานประมาณ 700 คน โดยที่ 600 คนเป็นแรงงานรับจ้างรายวัน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นแรงงานชาวจีนผู้หญิงและเป็นเด็ก ในขณะที่แรงงานชาวไทยถูกจ้างงานและรับงานไปทำที่บ้าน โรงงานนี้ส่วนหนึ่งใช้เครื่องจักรไฟฟ้าเพื่อการผลิต ส่วนหนึ่งทำการผลิตโดยใช้มือ บริษัท Minsae คาดการณ์ว่าจะสามารถมีส่วนแบ่งตลาดภายในประเทศประมาณร้อยละ 20 ในปี ค.ศ.1931

ในปี ค.ศ. 1930 พระยาภิรมย์ภักดี (บุญรอด เศรษฐบุตร) ได้ก่อตั้งโรงเบียร์ในกรุงเทพฯ ทุนก่อตั้งประมาณ 600,000 บาท โดยที่ผู้ที่ถือหุ้นใหญ่นอกจากพระยาภิรมย์ภักดีแล้วยังมีพระคลังข้างที่ ธนาคารฮ่องกงและธนาคารเซี่ยงไฮ้ บริษัทนี้ ประสพความสำเร็จในการดำเนินงานเพราะได้รับกำไรมาโดยตลอด ยกตัวอย่างเช่น ในระยะเก้าเดือนแรกของการก่อตั้งบริษัทบุญรอด บริวเวอรีย์ มีเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นในอัตราร้อยละ 6 [ชลลดา 2529 : 165]

ตอนที่ 2 ประชากรแรงงานและ การบริหารราชการของกระทรวงนครบาล

ในบทนี้เราจะศึกษาพัฒนาการของเมืองกรุงเทพฯ ฐานะ "เมืองโตเดี่ยว" โดยพิจารณาเรื่องประชากร การบริหารราชการของกระทรวงนครบาล และแรงงานชาวจีนอพยพมีบทบาทต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของกรุงเทพฯ อย่างไร

ในบทนี้จะแบ่งหัวข้อการนำเสนอดังต่อไปนี้คือ

ประการแรก จะรวบรวมวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการประมาณจำนวนประชากรในกรุงเทพฯ ในศตวรรษที่ 19 จนถึงประมาณ ปี ค.ศ.1910 จากหลักฐานที่รวบรวมได้แสดงว่าประชากรของกรุงเทพฯ ในศตวรรษที่ 19 นั้นน้อยกว่าที่ควรจะเป็น (ตามความเชื่อของบันทึกชาวต่างชาติ) กล่าวคือ ในปี ค.ศ.1855 หรือในปีที่ราชอาณาจักรสยามได้ลงนามสนธิสัญญา เบาริงกับสหราชอาณาจักรนั้น ประชากรในกรุงเทพฯ มีประมาณ 100,000 คน และส่วนใหญ่อาศัยอยู่ฝั่งบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาและในเรือนแพ ประชากรในกรุงเทพฯ ได้เพิ่มมากขึ้นในช่วงทศวรรษ 1880 และ 1890 ซึ่งการเพิ่มประชากรมาจากแรงงานชาวจีนอพยพเป็นสำคัญ

ประการที่สอง ในแง่ของการบริหารและการปกครองกรุงเทพฯ นั้น ก่อนปี ค.ศ.1892 อยู่ภายใต้การจัดรูปแบบการปกครองของกรมเมืองหรือนครบาลตามที่ปรากฏในกฎหมายตราสามดวง ด้วยการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรในกรุงเทพฯ นับแต่ทศวรรษที่ 1880 เป็นต้นมา มีผลให้กรุงเทพฯ ได้เปลี่ยนแปลงรูปแบบการปกครองเป็นในรูปของ "กระทรวงนครบาล" ซึ่งก่อตั้งในปี 1892 และได้บริหารงานจนถึง ค.ศ.1922 หลังจากนั้นกรุงเทพฯ อยู่ภายใต้การปกครองของกระทรวงมหาดไทย

ประการที่สาม จะศึกษาถึงบทบาทของแรงงานจีนอพยพต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของกรุงเทพฯ

การเปลี่ยนแปลงของประชากรและการประมาณจำนวนประชากรกรุงเทพฯ

ประชากรและการเคลื่อนย้ายของประชากรมีความสำคัญต่อการศึกษาเรื่องการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ เพราะว่าการเปลี่ยนแปลงของประชากรย่อมแสดงถึงการเปลี่ยนแปลงของขนาดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ขนาดของอุปทานแรงงาน ขนาดของตลาด ฯลฯ

(1) ประชากรกรุงเทพฯ ค.ศ.1856-1909

จนกระทั่งทศวรรษ 1920 สถิติของประชากรกรุงเทพฯ ยังคงมีความไม่แน่นอนและเชื่อถือไม่ได้ แม้ว่าจะมีข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับประชากร อาทิเช่น การขึ้นทะเบียนของแรงงานไพร่หลวงและไพร่ส่วย ภาษี ฯลฯ สถิติของข้อมูลดังกล่าวข้างต้นมักจะกระจัดกระจายจนยากที่จะเปรียบเทียบและตีความ

การประมาณจำนวนประชากรของชาวกรุงเทพฯ ก่อนปี ค.ศ.1909 นั้นมีลักษณะขึ้น ๆ ลง ๆ ไม่แน่นอน (ดังแสดงในตารางที่ 4.5)

ตารางที่ 4.5 ประชากรในกรุงเทพฯ ค.ศ.1856-1909

ปี ค.ศ.	ประมาณค่าประชากรฯ	Sources (quoted by Sternstein)
1856	350,000-400,000	Das Konigreich Siam'Mittheilugen Von Peyeman, vol 2, 1856, p.159
1883	400,000-600,000	**The Stateman's Yearbook**, London, 1883, p.276
1875	225,000	**Whitaker's Almanac**, 1875, p.288
1889	500,000	Caddy, F., **To Siam and Malaya**, 1889, p.214
1891	600,000	**Whitaker's Almance**, 1891, p.556
1895	200,000	**The Stateman's Yearbook**, 1895, p.935
1896	500,000	Macgregor, J., **Through the Buffer State**, 1896, p.60
1900	600,000	Greater Bangkok Plan, p.23
1902	600,000	**The Stateman's Yearbook**, 1902, p. 1060
1903	500,000	Carter, A.C.ed, **The Kingdom of Thailand**, 1904, p. 111
1906	400,000	**The Stateman's Yearbook** 1906, p.1395
1909	500,000	Graham, **Siam**, vol I. p.113

แหล่งที่มา : รวบรวมโดย Stenstein [1964 : 298-324].

จากตารางที่ 4.5 ข้างต้นนั้น เหตุที่ตัวเลขประมาณการของจำนวนประชากรเคลื่อนไหวขึ้น ๆ ลง ๆ นั้นมีสาเหตุอย่างน้อย 3 ประการ

ประการแรก ปัญหาแรกและปัญหาสำคัญก็คือ อาณาเขตของกรุงเทพฯ ที่เรานิยามว่า "เมืองกรุงเทพฯ" (urban Bangkok) ก่อนปี ค.ศ.1892 นั้น เรายังไม่มีอาณาเขตการปกครองเมืองกรุงเทพฯ ที่แน่นอนทำให้เราไม่รู้ว่า บริเวณไหนถือว่าเป็น "เขตเมืองกรุงเทพฯ" ดังนั้นการประมาณจำนวนประชากรย่อมทำได้ลำบากมาก ประกอบกับการตั้งถิ่นฐานของประชากรกรุงเทพฯจำนวนไม่น้อยอาศัยอยู่บนน้ำ อาทิเช่น อยู่บนเรือและเรือนแพ มีผลทำให้ การประมาณ

จำนวนประชากรในกรุงเทพฯ ยุ่งยากและสลับซับซ้อนมาก เพราะประชากรมิได้อาศัยอยู่กับที่ [โปรดดูงานของ Crawfurd [1967 : 7879]. Bradley [1870] และ Neal [1852 : 130]] การพรรณา การตั้งถิ่นฐานของชาวกรุงเทพฯ ในอดีตก่อนปี ค.ศ.1880 โดย Marc Askew เป็นดังนี้

"The first land-based settlements clustered along waterways : near the wat [temple] which served religious, educational and recreational functions. These "Bang" settlements formed a loose network around the terrestrial urban core of the palace and its moats. Given that rights to occupy land (and transmit land to offspring) stemmed from the king, settlement on land followed the progressive granting of land to the nobility and other royal servants, as well as the foundings of temples. While the great mass of the urban population continued to live on the water until at least the close of Rama IV's reign, the movement onto land was pioneered by the nobility building palaces and the establishment of temples. After 1855 European traders settied along the southern reaches of the river and were soon occupying houses and shops on land. More important to the ecoloogy of the emerging land-based city than the <u>farang</u>, however, were various distinctive ethnic and occupational communities. The ethnic mosaic which comprised settlement groups such as the Chinese at Sampeng, the Indians of Pahurat, the Vietnamese of Wat Yuan, the Khmer of Samsen, spread in a loose pattern of "Yarn" (districts) around the city wall. The clustering of <u>Bang</u> and <u>Ban</u> (villages) was the earliest pattern of settlement" [Askew 1994 : 162-163].

<u>ประการที่สอง</u> เทคนิควิธีการประมาณค่าของประชากรในกรุงเทพฯ ยังมีปัญหาและน่าสงสัยเป็นอันมาก ยกตัวอย่างเช่นนีล (Neal) ได้ประมาณว่า ประชากรในกรุงเทพฯ ในค.ศ.1840 มีประมาณ 350,000 คน โดยเขาใช้สมมุติฐานที่สำคัญ 2 ประการ คือ (1) จำนวนเรือแพ และบ้านที่ประชากรอาศัยอยู่มีประมาณ 70,000 แห่ง และ (2) จำนวนประชากรต่อเรือแพและบ้านต่อหน่วยที่อยู่อาศัยเท่ากับ 5 [Sternstein 1964 : 118] ในขณะที่ Bowring ได้ประมาณว่า พลเมืองกรุงเทพฯ มีประมาณ 300,000 คน ซึ่งการประมาณการของเขาได้คาดเดาเท่านั้น และเขาสนใจเฉพาะพื้นที่ฝั่งพระนครเท่านั้น จริง ๆ แล้วพื้นที่ฝั่งตะวันตก หรือด้านธนบุรี การตั้งถิ่นฐานของพลเมืองก็มีความหนาแน่นแล้ว [Sternstein 1964 : 119]

<u>ประการที่สาม</u> ตัวเลขประชากรกรุงเทพฯ ที่ขึ้น ๆ ลง ๆ ส่วนหนึ่งมาจาก การย้ายถิ่นเข้าออกของชาวจีนอพยพ ซึ่งเป็นประชากรส่วนใหญ่ของประชากรทั้งหมดในกรุงเทพฯ ในขณะที่การย้ายถิ่นก่อนปี 1920 นั้น มักจะมีความถี่ในการย้ายถิ่นสูงมาก ทั้งนี้เนื่องจากว่า ผู้ย้ายถิ่นชาวจีนมักจะเป็นคนหนุ่มที่เป็นโสด ชาวจีนเหล่านี้มักจะอาศัยอยู่กรุงเทพฯ ชั่วคราว เพราะว่าหลังจากเขาเก็บรวบรวมเงินได้แล้ว เขาก็จะรีบอพยพกลับเมืองจีน

ดร.บาส เทอร์วิล (Bass Terwiel) ได้ตรวจสอบตัวเลขประชากรกรุงเทพฯ จากแหล่งต่าง ๆ อย่างละเอียด และสรุปว่าประชากรกรุงเทพฯ ในทศวรรษ 1850 มีประมาณ 50,000-100,000 คน [Terwiel 1989 : 233] ตัวเลขนี้ยังห่างไกลมากจากที่นิยมอ้างกันคือ 300,000-500,000 คน สถิติประชากรที่ได้จากการสำรวจสำมะโนไปรษณีย์โทรเลขในปี ค.ศ.1882/1883 แสดงว่า ประชากรกรุงเทพฯ มีประมาณ 120,000-160,000 คน [Terwiel 1989 : 233] ในทัศนะของ ศาสตราจารย์ บาส เทอร์วิล นั้น เขาเห็นว่า ในตอนต้น ของคริสศตวรรษที่ 19 กรุงเทพฯ ยังคงเป็นเมืองขนาดเล็ก เพราะยังมีภาวะสงครามอยู่กับพม่า ไม่มีเหตุผลอะไรที่จะเชื่อได้ว่า ประชากรของกรุงเทพฯ จะมีถึง 300,000 หรือแม้กระทั่ง 500,000 คน นอกจากนี้ช่วงชีวิต (life expectaney) หรืออายุคนยังมีชีวิตไม่ยืน ประกอบกับ ในช่วงรัตนโกสินทร์ตอนต้นนั้นได้เกิดโรคระบาดขึ้น ได้มีไข้ทรพิษเกิดขึ้น มีผลให้เด็กตายเป็นจำนวนมาก และได้เกิดการแพร่เชื้อโรคอหิวาต์ขึ้น ในปี ค.ศ.1820 และ 1849 [Terwiel 1989 :232]

(2) ประชากรกรุงเทพฯ ค.ศ.1909/10-1932

จวบจนกระทั่งทศวรรษ 1920 การสำรวจประชากรของกรุงเทพฯ ยังคงหาข้อสรุปไม่ได้ว่า จำนวนประชากรที่แท้จริงมีเท่าไร และตัวเลขประชากรกรุงเทพฯ จากแหล่งต่าง ๆ ยังคงมีลักษณะเคลื่อนไหวขึ้น ๆ ลง ๆ (ตารางที่ 4.6) เหตุที่ยังหาข้อสรุปแน่นอนไม่ได้เป็นเพราะว่าพื้นที่ที่ทำการสำรวจไม่เหมือนกัน การสำรวจในบางครั้งกระทำในพื้นที่ "เขตเมือง" ของกรุงเทพฯ โดยแยกธนบุรีออกไป การสำรวจในบางครั้งก็กระทำเฉพาะอำเภอชั้นใน มิได้รวมอำเภอชั้นนอกเป็นต้น เพราะฉะนั้นจึงเป็นไปไม่ได้ที่จะแสดงการขยายตัวของประชากรในกรุงเทพฯ ในแต่ละปี เพราะฐานของข้อมูลในการสำรวจแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.6 ประมาณการของประชากรในกรุงเทพฯ, 1909/10-1932

ปี ค.ศ.	ประชากรและพื้นที่ที่ทำการสำรวจ	แหล่งที่มา
1909/10	606,706 [มณฑลกรุงเทพฯ]	[กจช. ร.5 กระทรวงนครบาล 30/10 (1910-12)]
1909/10	867,577 [มณฑลกรุงเทพฯ]	[กจช. ร.5 กระทรวงนครบาล 1.4/1 (1907-1910)]
1909/10	629,029 [อำเภอชั้นใน 8 อำเภอ อำเภอชั้นนอก 8 อำเภอ]	[กระทรวงนครบาล ร.ศ.128 (1910)]
1913	412,905 [8 อำเภอชั้นในในกรุงเทพฯ ฝั่งพระนคร]	[กจช. กระทรวงนครบาล 30/10 (1922-23)]

ปี ค.ศ.	ประชากรและพื้นที่ที่ทำการสำรวจ	แหล่งที่มา
1919	478,994 [พระนครและธนบุรี]	[Wilson 1983 : 32]
1 9 1 9 - 20	359,846 [พระนคร]	[กจช.กระทรวงนครบาล 30/10 (1922/23)]
1919/20	345,000 [พื้นที่ "เขตเมือง" กรุงเทพฯ]	[Graham 1924 : 113]
1927/28	548,400 [กรุงเทพฯ ฝั่งพระนคร]	[The Directory for Bangkok and Siam 1928/29 : 113]
1929	702,544 [กรุงเทพฯ ฝั่งพระนครและธนบุรี]	[Wilson 1983 : 32]
1929	529,751 [กรุงเทพฯ ฝั่งพระนคร]	[กระทรวงมหาดไทย : 1948 :9]
1930	687,966 [กรุงเทพฯ ฝั่งพระนครและธนบุรี]	[กจช.กระทรวงการคลัง อ 301.1.1.1/13 (1931)]
1932	550,000 [กรุงเทพฯ ฝั่งพระนคร]	[The Directory for Bangkok and Siam 1938/39 : 225]

ในการสำรวจสำมะโนประชากรของกรุงเทพฯ ในปี ค.ศ.1909/1910 การสำรวจครั้งแรกนั้นให้ตัวเลขสูงถึง 606,706 [กจช. ร.5 กระทรวงนครบาล 30/10 (1910-12)] อาจจะเป็นเพราะว่าการสำรวจในระยะเริ่มแรกนั้นผิดพลาด และมีการนับซ้ำเกิดขึ้น มีผลทำให้ตัวเลขสูงกว่าที่ควรจะเป็นหลังจากนั้นก็มีการสำรวจใหม่ และได้ปรับตัวเลขของประชากรของกรุงเทพฯ (สำมะโนประชากร 1909/10) อยู่ 2-3 ครั้ง ตัวเลขที่ได้คือ ในปี ค.ศ.1909/10 จำนวนประชากรของมลฑลกรุงเทพฯ เท่ากับ 867,577 [กจช. ร.5 กระทรวงนครบาล 1.4/1 (1907-10)] และจากรายงานประจำปีของกระทรวงนครบาลแสดงว่า ในปี ค.ศ.1909/10 จำนวนประชากรของกรุงเทพฯ ซึ่งอยู่ในตำบลชั้นใน 25 ตำบล และอำเภอชั้นนอก 8 อำเภอ มีจำนวน 629,029 คน [กระทรวงนครบาล, ร.ศ.128 (1910)] ตัวเลขประชากรดังกล่าวหลังจากการประเมินภายหลังก็ยังคงสูงอยู่

นาย Graham ชาวตะวันตกได้แสดงทัศนะเกี่ยวกับการสำรวจพลเมืองในกรุงเทพฯ ตามการสำรวจของสำมะโนประชากร 1909/10 นั้น มีการประมาณค่าที่สูงกว่าความเป็นจริงเขาได้แสดงทัศนะดังกล่าวไว้ว่า

"The Census [1909/10] began with a leisurely enumeration, which by dint of repeated cheking and revision, was at length brought within measarable distance of a fairly accurate representation of the number of the people. This was followed by an annual revision of the registers, and it is claimed by the authorities that the figures now given are substantially correct. There is however, evidence to show that here and there, especially in outlying districts where the intelligence of enumerating officer is not of the first order, errors of more or less importance exist. Moreover, it is known that the first enumeration of Bangkok city gave numburs about 14 percent in excess of truth" [Graham 1924 : 113]

ตัวเลขประชากรในปี 1913 ซึ่งได้จากหลักฐานจากหอจดหมายเหตุแสดงว่า ประชากรของกรุงเทพฯฝั่งพระนคร ในปี 1913 นั้น ประมาณ 402,905 คน และการตั้งถิ่นฐานของประชากรยังคงอาศัยอย่างแน่นหนา บริเวณพื้นที่บริเวณฝั่งแม่น้ำเป็นสำคัญ อาทิเช่น จักรวรรดิ พระราชวัง สัมพันธ์วงศ์ ป้อมปราบ บางรัก และ พาหุรัด เป็นต้น (ดังจะแสดงในตารางที่ 4.7)

ตารางที่ 4.7 ประชากรของกรุงเทพฯ (ฝั่งพระนคร) ในปี ค.ศ.1913

ตำบล	ประชากร
พระราชวัง	34,086
สาธร	14,992
สัมพันธ์วงศ์	29,982
ชนะสงคราม	20,154
บางรัก	21,624
พญาไท	1,926
สามแยก	9,996
สามเสน	9,556
ป้อมปราบ	29,638
นางเลิ้ง	13,162
ดุสิต	4,296
ประแจจีน	4,588
นระประทุม	19,696
บ้านทวาย	32,716
สำราญราษฎร์	15,618

พาหุรัด	28,074
บางขุนพรม	10,252
จักรวรรดิ	46,730
รวม	363,576
บ้านเรือนแพ ระบุตำบลไม่ได้	32,212
พระและเณร	7,012
คนพเนจร	115
รวมทั้งสิ้น	402,915

แหล่งที่มา : [กจช.ร.6 กระทรวงนครบาล 27/8 (1920/21)]

การสำรวจสำมะโนประชากรกรุงเทพฯ ได้กระทำต่อมาในปี ค.ศ.1919 โดยได้สำรวจทั้งฝั่งพระนครและธนบุรี ประชากรที่อาศัยอยู่ในจังหวัดพระนครเท่ากับ 337,236 คน และอยู่ฝั่งจังหวัดธนบุรีเท่ากับ 141,758 [Wilson 1983 : 32] จากการสำรวจสำมะโนประชากรในปี ค.ศ.1919/20 เราได้ตัวเลขของจำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ในเขตจังหวัดพระนครต่ำกว่าการสำรวจในปี ค.ศ.1913 ทั้งนี้อาจจะเป็นไปได้ว่า ตัวเลขการสำรวจประชากรของกรุงเทพฯ ในปี ค.ศ.1913 สูงกว่าความเป็นจริงมาก หลังจากนั้นมีการปรับปรุงตัวเลขของการสำรวจสำมะโนประชากร (1919/20) โดยที่ประชากรของกรุงเทพฯ ฝั่งพระนครมีประมาณ 358,546 [กจช. กระทรวงนครบาล 30/10 (1922/23)] หากจำแนกเป็นเชื้อชาติต่าง ๆ แล้ว องค์ประกอบของประชากรกรุงเทพฯ มีดังต่อไปนี้ คือ

คนไทย	225,729	คน
คนจีน	116,431	คน
คนอินเดีย	14,193	คน
คนยุโรปและสหรัฐอเมริกา	1,477	คน
คนเวียตนาม	716	คน
คนเขมร	523	คน
คนพม่า	511	คน
คนญี่ปุ่น	232	คน
คนอื่น ๆ	64	คน
รวมทั้งสิ้น	358,546	คน

[แหล่งที่มา : กจช. กระทรวงนครบาล 30/10 (1922/23)]

ตัวเลขประชากรข้างต้นนี้มีส่วนใกล้เคียงกับการอ้างอิงของ Graham เป็นอันมากโดยที่ Graham ได้อ้างตัวเลขของการสำรวจสำมะโนครัวฉบับปรับปรุง ปี ค.ศ.1919/20 โดยเขาอ้างว่า ประชากรของกรุงเทพฯ ที่อาศัยอยู่ในเขตก่อสร้าง(built-up areas) มีประมาณ 345,000 คน

ในปี ค.ศ.1927/28 ประชากรของกรุงเทพฯ จากการอ้างอิงของ the Directory for Bangkok and Siam นั้นมีประมาณ 548,400 คน (เฉพาะเขตจังหวัดพระนคร) และในปีค.ศ. 1932 ประชากรกรุงเทพฯ (เฉพาะจังหวัดพระนคร) ได้เพิ่มขึ้นเป็น 550,000 [The Directory for Bangkok and Siam, 1938/39 : 225] ในปี ค.ศ.1929/30 การสำรวจสำมะโนประชากรในกรุงเทพฯ แสดงว่า ประชากรของกรุงเทพฯ (พระนครและธนบุรี) เท่ากับ 702,544 คน โดยที่จังหวัดพระนครประชากร 529,971 คน และจังหวัดธนบุรมีประชากรเท่ากับ 172,573 คน ตัวเลขประชากรกรุงเทพฯ มักจะมีความสับสนอยู่เสมอ นับแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน (เช่น ในทศวรรษ 1990) ทั้งนี้อาจจะเป็นเพราะการขาดระบบการบันทึกสถิติที่แน่นอนนั่นเอง และแม้ว่าในทศวรรษ 1990 ก็ตาม ประชากรของกรุงเทพฯ มักจะเป็นตัวเลขที่ต่ำกว่าที่ควรจะเป็นถึงร้อยละ 20 ทั้งนี้เพราะว่า การสำรวจของสำมะโนประชากรของกรุงเทพฯ มิได้รวมพื้นที่ในเขตสลัม และแรงงานรับจ้างที่ย้ายถิ่นเข้ามาเป็นการชั่วคราว เป็นต้น

ประชากรของกรุงเทพฯ ตอนต้นศตวรรษที่ 20 มีเท่าไหร่กันแน่? งานวิจัยชิ้นนี้ไม่ต้องการที่จะประมาณตัวเลขประชากรของกรุงเทพฯ ใหม่สำหรับศตวรรษที่ 19 แต่ต้องการเริ่มตีความจำนวนประชากรของกรุงเทพฯ ใหม่ โดยเริ่มจากข้อมูลที่น่าจะเชื่อถือมากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ในตอนต้นศตวรรษที่ 20

หลังจากมีการเริ่มสำรวจสำมะโนประชากรของกรุงเทพฯ ครั้งแรกในปี ค.ศ.1909/10 ได้มีการปรับปรุงการสำรวจสำมะโนประชากรอีกหลายครั้งเพื่อที่จะได้ผลที่คลาดเคลื่อนน้อยที่สุด หลักฐานชิ้นหนึ่งจากกองจดหมายเหตุแห่งชาติได้เปรียบเทียบถึงความคาดเคลื่อนระหว่างการสำรวจประชากรในรอบต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 4.8 เอกสารชิ้นนี้แสดงให้เห็นถึงความแตกต่างของจำนวนประชากรจำแนกเป็นรายตำบล จำนวน 25 ตำบล (ตารางที่ 4.8)

ตารางที่ 4.8 เปรียบเทียบประชากรในกรุงเทพฯ จากสำมะโนประชากรในปี ค.ศ.1909/10 และ ค.ศ.1913

ตำบล	ประชากรจากสำมะโนประชากร (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 2) ค.ศ.1909/10	ประชากรจากสำมะโนประชากร (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 3) ค.ศ.1909/10	[3] = [2] - [1] [เพิ่มขึ้น + ลดขึ้น -]
ราชคฤห์	4,024	3,881	-143
สามแยก	10,488	5,157	-5,331
สามเสน	9,771	4,353	-5,418
บางขุนพรม	10,734	5,297	-5,437
ประแจจีน	4,588	2,802	-1,786
พญาไท	1,926	624	-1,302
สามยอด	16,765	8,367	-8,398
พระราชวัง	34,804	14,703	-20,101
บุคคโล	5,434	5,981	+547
สัมพันธวงศ์	30,454	15,144	-15,310
อัมรินทร์	15,403	13,328	-2,075
นางเลิ้ง	13,432	8,260	-5,172
ดุสิต	4,772	2,924	-1,848
ชนะสงคราม	20,655	10,427	-10,228
ป้อมปราบ	30,050	16,323	-13,727
สาธร	14,992	7,452	-7,540
วัดหงส์	8,942	9,910	+968
จักรวรรดิ	47,275	23,852	-23,423
สระประทุม	20,110	10,773	-9,337
บุบผาราม	22,853	23,520	667
บ้านทวาย	32,989	16,376	-16,613
บางรัก	21,999	12,962	-9,037
สำราญราษฎร์	16,133	14,918	-1,215
พาหุรัด	28,651	15,050	-13,601
บางพลัด	8,474	8,147	-327
บ้านเรือนแพซึ่งไม่สามารถจำแนกได้	104,961	104,961	-
รวม	540,679	365,492	-175,187

แหล่งที่มา : [กจช.ร.6 กระทรวงนครบาล 27/3 (1909-1914)]

จากตารางที่ 4.8 ข้างต้นแสดงว่า ประชากรของกรุงเทพฯ ในตอนต้นทศวรรษ 1910(ตามการสำรวจของสำมะโนประชากร ฉบับปรับปรุงในปี ค.ศ.1913) มีประมาณ 365,480 คน ซึ่งน้อยกว่าฉบับปรับปรุงก่อนหน้านี้ถึงหนึ่งในสาม หรือกล่าวโดยสรุป ประชากรกรุงเทพฯ ที่อาศัยอยู่ในเขตเมืองและเขตรอบนอก ในตอนต้นทศวรรษ 1910 นั้นมีประมาณ 360,000 คน ตัวเลขดังกล่าวข้างต้นนั้นห่างไกลจากตัวเลขที่นักวิชาการชาวต่างประเทศชอบอ้างอิงคือ อยู่ระหว่าง 400,000-600,000 คน

คำถามที่น่าสนใจคือว่า ตัวเลขประชากรกรุงเทพฯ จำนวน 360,000 คนนั้น เชื่อถือได้แค่ไหน?

จนกระทั่งปี ค.ศ.1919/10 นั้น ประเทศสยามเพิ่งเริ่มมีการสำรวจสำมะโนประชากรเป็นครั้งแรก การสำรวจในครั้งแรกนั้นมักจะขาดความสมบูรณ์และขาดความเชื่อถือ เราอาจจะใช้ข้อมูลหรือตัวเลขประชากร ซึ่งเราคาดว่าน่าเชื่อถือมากที่สุด เป็นฐานในการเปรียบเทียบ ซึ่งเราคาดว่าการสำรวจประชากรในปี ค.ศ.1929/30 และ ค,ศ.1937 (เทศบาลนครกรุงเทพฯ ได้ก่อตั้งในปี 1937) น่าจะเชื่อถือได้มากที่สุด ในขณะที่ก่อนหน้าปี ค.ศ.1909/10 ตัวเลขของประชากรในกรุงเทพฯ มักจะเป็นการคาดเดาโดยชาวต่างชาติ และตัวเลขประชากรมักจะแตกต่างกันมาก ยกเว้นในปี ค.ศ.1883 ซึ่งมีการสำรวจเลขที่บ้านในกรุงเทพฯ เพื่อประกอบการทำตู้ไปรษณีย์ (Postal Census) [กรมไปรษณีย์โทรเลข 2416] ดังนั้นเราอาจจะคาดเดาว่า ตัวเลขของประชากรในกรุงเทพฯ ที่ได้จากการสำรวจข้างต้นให้ตัวเลขที่น่าเชื่อถือได้ ซึ่งในการสำรวจดังกล่าวประชากรของกรุงเทพฯ มีประมาณ 169,300 คน [Sternstein 1982 :78]

เมื่อเรามีตัวเลขประชากรจากสำมะโนประชากรในปี ค.ศ.1909/10 (ฉบับแก้ไข) ซึ่งเท่ากับ 365,482 คน และเรามีตัวเลขที่น่าเชื่อถือได้ คือในปี ค.ศ.1883 เราสามารถประมาณการประชากรกรุงเทพฯ ย้อนหลังได้ กล่าวคือ เรารู้ว่าในปี ค.ศ.1782 การตั้งถิ่นฐานของประชากรกรุงเทพฯ นั้นส่วนใหญ่อาศัยอยู่บริเวณแม่น้ำลำคลอง และในช่วงรัตนโกสินทร์ตอนต้น ก่อนการลงนามสนธิสัญญาเบาริง ไทยยังมีสงครามกับพม่าและประเทศเพื่อนบ้านอื่น ๆ อยู่บ่อย ๆ ประกอบกับในช่วงระยะเวลาดังกล่าวประชากรในกรุงเทพฯ ได้ประสพกับปัญหาโรคระบาด อาทิเช่น อหิวาต์ ส่งผลให้ผู้คนล้มตายเป็นจำนวนมาก ประชากรของกรุงเทพฯ ในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นก่อนการลงนามสนธิสัญญาเบาริงนั้นน่าจะมีประมาณ 50,000-100,000 คนเท่านั้น (ตารางที่ 4.9)

ตารางที่ 4.9 ประชากรกรุงเทพฯ ระหว่าง ค.ศ.1855-1937

ปี ค.ศ.	ประชากร	อัตราเฉลี่ยการเพิ่มขึ้นของประชากร (%)	แหล่งที่มา
1855	100,000	-	[Terwiel 1989 : 223]
1883	169,300	1.90	[Sternstein 1982 : 78]
1913	365,482	2.60	กจช. ร.6 กระทรวงนครบาล 27/3 (1909-14]
(1929/30)	(687,966)	(3.79) [ระหว่าง ค.ศ.1913-1929/30]	[กจช.กระทรวงการคลัง 0301.1.1/13 (1931)]
1929/30	702,544	3.92	[Wilson 1983 : 32]
1937	890,453	3.44	[Wilson 1983 : 32]

หมายเหตุ : การคำนวณอัตราเฉลี่ยการเพิ่มขึ้นของประชากร
ใช้สูตร Compound Growth Rate [P = P / (1+r)]

จากตารางที่ 4.9 ข้างต้นนั้น อัตราเฉลี่ยของการเพิ่มขึ้นของประชากรกรุงเทพฯ นั้นเชื่อถือได้มากแค่ไหน? ในปี ค.ศ.1929/30 กรมสรรพากรในได้เก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับประชากรเพื่อเป็นฐานสำหรับบริการประเมินภาษีต่าง ๆ เช่น ภาษีค่านา พืชสวน บ้านและห้องแถว เป็นต้น การประเมินภาษีเหล่านี้ได้กระทำโดย กำนันและผู้ใหญ่บ้าน ตลอดจนสมุหบัญชีคอยตรวจสอบ ในการสำรวจครั้งนี้ได้ประมาณการว่า ประชากรในกรุงเทพฯ มีประมาณ 687,966 คน ซึ่งประมาณ 511,315 คน ได้อาศัยอยู่ในจังหวัดพระนคร และประมาณ 176,651 คน ได้อาศัยอยู่จังหวัดธนบุรี (ตารางที่ 4.10) การสำรวจครั้งนี้ได้ผลการประมาณค่าประชากรคล้ายคลึงกับการสำรวจสำมะโนประชากรในปี ค.ศ.1929/30 (ตารางที่ 4.6) หากเปรียบเทียบการประมาณค่าของประชากรกรุงเทพฯจากการสำรวจสำมะโนประชากร 1909/10 (ฉบับปรับปรุง) มีค่าเท่ากับ 365,482 คนนั้น (ตารางที่ 4.8) แสดงว่าประชากรในกรุงเทพฯเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 3.79-3.92 และ 3.44 ในช่วงระหว่างปี ค.ศ.1913-1929/30 และ 1929/30-1937 ตามลำดับ อัตราการเพิ่มขึ้นของประชากรกรุงเทพฯที่สูงนั้นเป็นผลมาจากการไหลบ่าของแรงงานชาวจีนอพยพและการขยายตัวของพื้นที่การบริหารในกรุงเทพฯ เป็นสำคัญ

ตารางที่ 4.10 ประชากรของกรุงเทพฯ จำแนกตามพื้นที่ในปี ค.ศ.1930

อำเภอ[ฝั่งพระนคร]	ประชากร	อำเภอ[ฝั่งธนบุรี]	ประชากร
พระนคร	80,834	ภาษีเจริญ	31,968
สัมพันธวงศ์	67,669	บางขุนเทียน	26,496
บางรัก	59,712	คลองสาน	24,221
ป้อมปราบ	58,454	บางกอกน้อย	20,647
ประทุมวัน	46,206	ตลิ่งชัน	18,602
บ้านทวาย	44,698	บางยี่เรือ	15,779
บางซื่อ	35,838	บางพลัด	15,123
ดุสิต	33,004	บางกอกใหญ่	13,542
นางเลิ้ง	28,692	บุคคโล	10,270
พระโขนง	27,846		
บางกะปิ	17,978		
บางเขน	10,834		
รวมทั้งสิ้น	511,315		176,651

แหล่งที่มา : [กจช. กระทรวงการคลัง 0301.1.1/13 (1931)]

หากพิจารณาถึงตัวเลขอัตราการเพิ่มของประชากรในตารางที่ 4.10 นั้น จะบอกอะไรแก่เราได้บ้าง ตัวเลขจากตารางที่ 4.10 แสดงว่า อัตราการเพิ่มของประชากรกรุงเทพฯ อยู่ในระดับสูงแสดงถึงการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ในแง่ของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ (เพราะขนาดของประชากรแสดงถึงขนาดของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ) และการเจริญเติบโตของพื้นที่ของกรุงเทพฯ ซึ่งทั้งหมดแสดงถึงการเจริญเติบโตของเมืองโตเดี่ยว กรุงเทพฯ นั่นเอง (degree of primacy) ในขณะที่ในช่วงระยะเวลาดังกล่าวไม่มีเมืองแห่งใดในประเทศไทยแทบจะขยายตัวในแง่ของประชากรและกิจกรรมทางเศรษฐกิจเลย

จุดที่อยากจะเน้นในที่นี้คือว่า ทศวรรษ 1880 และ 1890 นั้นเป็นช่วงที่กรุงเทพฯ ได้เจริญเติบโตไปในทุกทิศทุกทาง เป็นช่วงที่มีการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพจากเมืองน้ำมาสู่เมืองบก หรือในช่วงระยะเวลาดังกล่าวเป็นระยะเวลาที่มีการก่อสร้างถนน ห้องแถว [โดยเฉพาะหลังทศวรรษ 1890] ในช่วงระยะเวลาดังกล่าวมีการลงทุนทางเศรษฐกิจอย่างมากของพระคลังข้างที่ เช่น ห้องแถว และการก่อสร้างห้องแถว ตลาดสดให้เช่าของพระคลังข้างที่มิเพียงแต่สร้างความมั่งคั่ง ร่ำรวยให้แก่กลุ่มขุนนางและเจ้านายชั้นสูงเท่านั้น ทว่ามีผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางกาย

ภาพในกรุงเทพฯ อย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนี้ในช่วงระยะเวลาดังกล่าวเป็นช่วงที่มีการอพยพเข้ามาของแรงงานชาวจีนอพยพอย่างขนานใหญ่ ประมาณว่า

ทศวรรษ 1880 มีชาวจีนอพยพเข้ามาเท่ากับ 16,000 คนต่อปี

ทศวรรษ 1890 มีชาวจีนอพยพเข้ามาเท่ากับ 25,000 คนต่อปี

ทศวรรษ 1900 และ 1910 มีชาวจีนอพยพเข้ามาเท่ากับ 60,000 คนต่อปี

ทศวรรษ 1920 มีชาวจีนอพยพมากกว่า 100,000 คนต่อปี

ทศวรรษ 1930 มีชาวจีนอพยพประมาณ 45,000 คนต่อปี

ตลอดระยะเวลาเกือบ 50 การอพยพเข้ามาของแรงงานจีนอพยพมีมากกว่าการอพยพออกไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งระหว่าง ค.ศ.1918-1931 การย้ายถิ่นเข้ามาในประเทศไทยมากกว่าการย้ายถิ่นออกไปถึงเฉลี่ยปีละ 35,700 คน [Skinner 1957 : 61 และ 73] ดังนั้น จุดที่อยากจะเน้นในงานวิจัยชิ้นนี้ก็คือ จุดเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของการเจริญเติบโตเมืองกรุงเทพฯในด้านประชากรและเศรษฐกิจ คือ ในทศวรรษ 1880 และ 1890 และข้อสรุปที่ได้จากการค้นพบนี้ถือว่าแตกต่างจากงานศึกษาทางประวัติศาสตร์ของนักวิชาการไทยที่จะเน้นศึกษาเรื่องราวของบทบาทกษัตริย์ในช่วงขึ้นครองราชย์ที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจมากกกว่าจะศึกษาการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ

กระทรวงนครบาลและการบริหารกรุงเทพฯ สมัย ค.ศ.1892-1922

การเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ มีผลให้มีการก่อตั้งหน่วยงานบริหารเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับกฎระเบียบและการเพิ่มรายได้ คือการก่อตั้ง "กระทรวงนครบาล" (Ministry of the Capital) ในปี ค.ศ.1892 ทศวรรษ 1890 จึงถือว่าเป็นจุดเปลี่ยนที่สำคัญ กรุงเทพฯ ในฐานะที่เป็น "มหานคร" (metropolis) อย่างแท้จริง ซึ่งบทบาทของกรุงเทพฯในฐานะเป็นศูนย์กลางทางการเมืองการบริหารและทางเศรษฐกิจนับวันจะมีมากขึ้น การก่อตั้งกระทรวงนครบาลมีเพียงแต่เป็นการเปิดศักราชใหม่ของการบริหารและการปกครองกรุงเทพฯในฐานะเป็น "เทศบาล" ทว่ากระทรวงนครบาลได้ควบคุมงบประมาณรายจ่ายและรายได้จำนวนมหาศาล ซึ่งเกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมืองกรุงเทพฯ ด้วย ในช่วงปี ค.ศ.1892-1922 นอกจากนี้กระทรวงนครบาลยังได้มีบทบาทที่สำคัญอย่างยิ่งยวดต่อการสร้างเมืองกรุงเทพฯ ในฐานะที่ทำงานและประสานงานร่วมมือกับกรมพระคลังข้างที่ในกิจการที่เกี่ยวข้องกับการสร้างตลาดสด ตึกแถว เป็นอาทิ [รายละเอียดโปรดดู สยมพร 2526 ; ทวีศิลป์ (2528) ; ชลลดา (2529)] ดังนั้นเราอาจจะสรุปว่า การเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ในฐานะเมืองหลวงย่อมมีความสัมพันธ์กับชนชั้นศักดินาและเจ้านายชั้นสูง

ก่อนปี ค.ศ.1892 การบริหารกรุงเทพฯ อยู่ภายใต้ "กฎหมายจารีตนครบาล" กล่าวคือลักษณะการปกครองท้องที่ในกรุงเทพฯ ยังใช้วิธีจารีตนครบาลมีจำนวนหมู่บ้านอำเภอตั้งขึ้นอยู่

มากมาย อำเภอจีนขึ้นอยู่กับกรมท่าซ้ายอำเภอไทยขึ้นอยู่กับกรมเมือง มีศาลและสภาตุลาการไว้พิจารณาอรรถคดีต่าง ๆ [กจช.ร6/1 กระทรวงนครบาล 9.1/66 (2459)] ดังนั้นการจัดการการปกครองในรูปจารีตนครบาล (กรมนครบาล) นั้นถือได้ว่ามีวัตถุประสงค์เพื่อการรักษาความสงบเรียบร้อยและการศาลยุติธรรมเป็นสำคัญ

ในปี ค.ศ. 1885 ได้มีการีการจัดตั้ง คอมมิตตีนครบาล ซึ่งประกอบไปด้วย พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระนเรศวรฤทธิ์ ตั้งแต่ยังเป็นกรมหมื่น สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระสวัสดิ์วัดนวิศิษฎ์ แต่ยังไม่ได้ส่งกรมพระยารัตนาธิเบศร์ (พุ่ม ศรีไชยยันต์) แต่ยังเป็นเจ้าพระยาพลเทพ และพระยาธรรมสารนิติ การปกครองในรูปคอมมิตตี หรือคณะกรรมการนั้น หน้าที่หลักยังคงเป็นเกี่ยวกับเรื่องการรักษาความสงบเรียบร้อย และการศาลยุติธรรมเป็นสำคัญ การปกครองในรูปคอมมิตตีนครบาลได้ยกเลิกไปใน ค.ศ.1892

กระทรวงนครบาลซึ่งก่อตั้งในปี 1892 นั้น มีเพียงแต่เป็นผลจากการเพิ่มขึ้นของประชากรและกิจกรรมทางเศรษฐกิจในกรุงเทพฯ ทว่าเป็นส่วนหนึ่งของการปฏิรูปการปกครองเฉกเช่น อารยประเทศของกรมพระยาดำรงราชานุภาพ เสนาบดีคนแรกของกระทรวงนครบาลคือกรมพระนเรศวรฤทธิ์ ในทศวรรษ 1890 นั้น การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในกรุงเทพฯ อาทิเช่น การเพิ่มขึ้นของประชากร การขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศ การขยายตัวของพื้นที่ก่อสร้าง

กระทรวงนครบาลแม้ว่าจะบริหารกรุงเทพฯ มาตั้งแต่ปี ค.ศ.1892 เป็นต้นมา แต่อำนาจงบประมาณและหน้าที่เริ่มเป็นระบบอย่างชัดเจนในปี ค.ศ.1897 ในระหว่างปี ค.ศ1897/1898 ถึง 1922 นั้น การแบ่งงานการบริหารของกรุงเทพฯ จะประกอบไปด้วยกรมหลักอยู่ 6 กรม คือกรมอำเภอ (the Capital) กรมเมือง (Muang) กรมสุขาภิบาล (Santitation) กรมพลตระเวณ (Bangkok Police) กรมสรรพากรใน (Bangkok Revenue) กรมท่า (the Port) (หน้าที่โดยสังเขปดังแสดงในตารางที่ 4.11)

ขอบเขตการบริหารกรุงเทพฯภายใต้กระทรวงนครบาลมีดังต่อไปนี้

(1) พื้นที่ในเขตกรุงเทพอันประกอบไปด้วยอำเภอชั้นในและอำเภอชั้นนอก อำเภอชั้นในประกอบไปด้วยพระนคร สำเพ็ง บางรัก สระปทุม ดุสิต บางกอกน้อย บางกอกใหญ่ บางลำภูล่าง อำเภอชั้นนอกประกอบไปด้วย บางกะปิ บางซื่อ บางเขน บางขุนเทียน ราชบูรณะ ตลิ่งชัน ราชบูรณะ ตลิ่งชัน ภาษีเจริญ หนองแขม

(2) พื้นที่ในเขตรอบนอกกรุงเทพฯ อันประกอบไปด้วย นนทบุรี สมุทรปราการ พระประแดง (นครเขื่อนขันธ์) ประทุมธานี (1892-1915) และมีนบุรี (1915-1922)

นับตั้งแต่ปี ค.ศ.1922/23 เป็นต้นมา การบริหารของกรุงเทพฯ ภายใต้กระทรวงนครบาลถูกยกเลิกลงและการบริหารกรุงเทพฯได้ถูกโอนไปกระทรวงมหาดไทย

ตารางที่ 4.11 หน้าที่ความรับผิดชอบของกระทรวงนครบาล ค.ศ.1892-1922

กรม	หน้าที่ความรับผิดชอบ
กรมอำเภอ	ปกครองและบริหารงานใน 8 อำเภอชั้นใน และ 8 อำเภอชั้นนอก สำรวจสำมะโนประชากร สถิติผู้ย้ายเข้า-ออก สถิติการเกิด การตาย ทะเบียนรถยนต์และพาหนะอื่น ๆ ฯลฯ
กรมศุขาภิบาล	ก่อสร้าง ซ่อมแซม และบำรุงรักษาถนน บำรุงรักษาคลอง จัดการบริหารโรงพยาบาล โรงฆ่าสัตว์ เก็บขยะ ตลาด ให้แสงสว่างตามถนนต่าง ๆ ฯลฯ
กรมเจ้าท่า	จดทะเบียนเรือ ตรวจสอบประวัติ บุคคลที่ย้ายถิ่นเข้ามาในประเทศโดยทางเรือ ประภาคาร โรงพยาบาล ฯลฯ
กรมสรรพากรใน	เก็บภาษี ผูกปี้ ภาษีเรือนแพ และตึก ค่าธรรมเนียมการใช้ยานพาหนะ อาทิเช่น รถม้า รถราง และค่าปรับ ฯลฯ
กรมกองตระเวน	รักษาความสงบเรียบร้อย ป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม ดูแลเรื่องโรงรับจำนำ ฯลฯ
หัวเมืองมลฑลกรุงเทพฯ	ปกครองและบริหารเมืองนนทบุรี เมืองสมุทรปราการ เมืองนครเขื่อนขันธ์ (พระประแดง) เมืองประทุมธานี เมืองธัญญบุรี เมืองมีนบุรี

แหล่งที่มา : [ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 23 ร.ศ.125, หน้า 494-500 ; กจช.ร.5 กระทรวงนครบาล 5.4 (1907) ; Carter 1988 : 103-126]

ผลกระทบของการบริหารกรุงเทพฯ ภายใต้กระทรวงนครบาลในช่วง ค.ศ.1892-1922 นั้นมีมากมาย ดังจะเห็นว่าเมื่อมีการสถาปนากระทรวงนครบาลขึ้นเพื่อการบริหารกรุงเทพฯ เฉกเช่นอารยะประเทศนั้น จะต้องมีการประกาศอำเภอ/และหรือเขตสุขาภิบาลซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีประชากรอาศัยอยู่หนาแน่นในปี ค.ศ.1897/98 ได้มีกฎหมายเกี่ยวกับสุขาภิบาลฉบับแรก และได้ประกาศใช้ในพื้นที่ภายในกำแพงเมือง ในปี ค.ศ.1922 ได้มีการออกกฎหมายขยายเขตสุขาภิบาลออกไปยังเขตพื้นที่คลองผดุงกรุงเกษม [กจช. ร.6 กระทรวงนครบาล 7.1/23(1917-1922)] ภายในอาณาเขตหรือพื้นที่การรับผิดชอบของกระทรวงนครบาล กระทรวงนครบาลมีหน้าที่ในการจัดการบริหารและดูแลงานที่เกี่ยวข้องกับการสุขาภิบาล การก่อสร้างถนนและคลอง และปัญหาที่เกิดจากการก่อสร้างคลองและถนน และการก่อสร้างอื่น ๆ หน้าสำคัญอีกประการหนึ่งคือกำจัดขยะและทำลายสิ่งสกปรก ทำท่อระบายน้ำการประปา การทำไฟฟ้าตามถนน การบริหารและจัดการตลาดสด โรงฆ่าสัตว์ การบังคับกฎหมาย เพื่อการรักษาสุขาภิบาล

และการรักษาความสะอาด การรักษาความสงบเรียบร้อยและการป้องกันอาชญากรรม การรักษาความสะอาดในแม่น้ำลำคลอง เป็นต้น [กจช. ร. 5 กระทรวงนครบาล 5.4 (1907) ; Carter 1988 : 103-126]

หน้าที่ความรับผิดชอบตลอดจนกิจกรรมที่สำคัญในทางการบริหารและเศรษฐกิจของกระทรวงนครบาลเมื่อเวลาผ่านไปก็มีสูงขึ้นตามลำดับ (ตารางที่ 4.12)

ตารางที่ 4.12 ยอดการทำหนังสือบริคณห์สัญญาเมืองกรุงเทพฯ

ปี	ชนิด/ประเภท (รวม 15 อำเภอ)
	สัญญาลูกจ้าง (บาท)
1908	1,008,601
1909	689,701
1910	620,653
1911	477,488
1912	584,245
	สัญญาเงินกู้ (บาท)
1908	238,473
1909	253,702
1910	211,831
1911	269,865
1912	206,777
	สัญญาจำนำที่ดิน (บาท)
1908	704,142
1909	1,729,302
1910	4,482,114
1911	838,211
1912	1,611,576
	สัญญาซื้อขายที่ดิน (บาท)
1908	1,578,869
1909	2,979,047
1910	2,141,803
1911	2,148,928
1912	864,255

ปี	ชนิด/ประเภท (รวม 15 อำเภอ)
	สัญญาอื่น ๆ (บาท)
1908	812,302
1909	1,902,557
1910	581,352
1911	647,747
1912	543,370

แหล่งที่มา : [กระทรวงนครบาล ร.ศ.128-130]

นอกจากนี้ กระทรวงนครบาลมีหน้าที่ที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือ เพิ่มรายรับ หรือภาษี เพื่อการใช้จ่ายงบประมาณที่เพิ่มขึ้นในการพัฒนาเมืองกรุงเทพฯ อาทิเช่น การก่อสร้างและบำรุงรักษาแม่น้ำลำคลองและถนนต่าง ๆ

ในปี ค.ศ.1906 นายเวตเดนการ์ด (Westengard) ที่ปรึกษาโดยทั่วไปของกระทรวงนครบาลได้แสดงถึงความต้องการที่จะเพิ่มรายได้เพื่อการใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น โดยเขาได้กล่าวดังนี้

I have been struck by the anomalous system of taxation of land in Bangkok. I find that there are (a) the paddy field and garden tax and (b) the rented house tax (rong ran). The result of this is as follows. So long as land is used for paddy fields or garden, it has no particular need of roads, drains, and drinking water, during that time it pays a tax which (certainly as far as the paddy lands is concerned) is quite heavy enougn and can not now be increased. So soon however as the use of land changes and by the growth of the city the fruit trees are cut down and the paddy fields leveled and so soon as rice mills and dwelling houses are erected upon the land, it ceases to pay any land taxes. And yet it is just at this time that the occupations of the land begin to cause a heavy drain on the revenue, for it is just at time that its occupations begin to demand roads, lights, drainage, and water. Now, this is wrong. The system of taxation of land in Bangkok should certainly be reformed, and the many inequalities and injustices of the present system should be done away with. At present, I will only say I think a reform should be made as soon as possible. Under a proper system of land taxation. I think that in due course of time a much larger revenue should be derived from this source and every att [unit of currency..] of this revenue should be devoted to the improvement of the city itself....

But even with a new system of land taxation in Bangkok, and a resulting increased revenue, there are certain large expenditures which must be met and for which the sums raised by annual taxation will be insufficient. Such are for instance, the great works for permanent value required for the supply of water. Special arrangements must be made to meet such expenses, either by way of a loan or otherwise [กจช. ร.5. กระทรวงนครบาล 5.4/10 (1907)]

การบริหารการจัดเก็บภาษีจึงค่อย ๆ เปลี่ยนแปลงไป กฎหมายเกี่ยวกับสุขาภิบาลในปี ค.ศ.1909 (และฉบับปรับปรุงในปี ค.ศ.1915) ได้กล่าวดังนี้

It is a recognised principle of municipal administration that local expenditure shall be covered by local revenue and the Sanitary Administration Law of R.S.127 (1909) appears to embody that principle. Money grants are usually authorised on the ground of semi national services rendered by the local body. For example, if a local body were required to maintain a main road which transverses the locality and is largely used for general through traffic, a grant might be made from national funds to assist the local body in maintaiming the road in a state suitable for such through traffic. Or again, if owing to certain requirements of the central goverment, the standard of the sanitary, lighting and other similar services has to be kept up on a scale higher than purely local circumstances necessitate, a contribution might be made towards the cost of such improved services... It is considered desirable or necessary for the local body to maintain an expensive municipal service [กจช. กระทรวงการคลัง 0301.0.19/1 (1913-1929)]

สถิติการจัดเก็บภาษีของกระทรวงนครบาลมีอยู่อย่างกระจัดกระจายแสดงว่า ในปี ค.ศ. 1903 กรมศุขาภิบาลสามารถจัดเก็บภาษีได้ 10,000 บาท ซึ่งเป็นภาษีมาจากโรงฆ่าสัตว์ [Carter 1988 : 120] ในปี ค.ศ.1904 กรมสรรพากรในจัดเก็บภาษีได้ 1,800,000 บาท คนจีนเสียภาษี "เงินผูกปี้" มีประมาณ 100,000 คน ในปี ค.ศ.1903 [Carter 1988 : 119] และเพิ่มขึ้นเป็น 101,333, 126,028, 121,278, คนในปี ค.ศ.1904, 1907 และ 1908 ตามลำดับ [กจช.ร.5 กระทรวงมหาดไทย 28.2/4.8(1910)] ในปี ค.ศ.1913 รายได้การจัดเก็บเงิน "ค่าราชการ" มีถึงจำนวน 1,676,523 บาท

ผู้เสียภาษีมีดังต่อไปนี้ [กจช.ร.6 กระทรวงนครบาล 1/25 (1913)]

ชาวจีน	74,786	คน
ชาวไทย	52,708	คน
ชาวอินเดีย	4,985	คน
ชาวตะวันตก	56	คน
อื่น ๆ	506	คน

หลังปี ค.ศ.1922 กระทรวงนครบาลถูกยุบและได้โอนมารวมกับกระทรวงมหาดไทย (ในปี ค.ศ. 1937 มีการก่อตั้งเทศบาลกรุงเทพฯ เพื่อบริหารกรุงเทพฯ) สถิติภาษีที่สำคัญของกรุงเทพฯ คือ ภาษีโรงร้านและเรือนแพ มีดังต่อไปนี้ (ตารางที่ 4.13)

ตารางที่ 4.13 ภาษีโรงร้านและเรือนแพในกรุงเทพฯและธนบุรี ค.ศ.1921-1929

ปี ค.ศ.	ภาษีที่จัดเก็บได้ (บาท)
1921	594,442
1922	630,357
1923	685,470
1924	707,729
1925	735,683
1926	756,002
1927	866,435
1928	796,645
1929	873,415

แหล่งที่มา : [กจช.กระทรวงการคลัง 0301.1.1/13 (1931)]

แม้ว่ากระทรวงนครบาลจะถูกยุบและโอนไปรวมกับกระทรวงมหาดไทย โครงสร้างการจัดเก็บรายได้เพื่อการชดเชยงบประมาณรายจ่ายในกรุงเทพฯ ยังคงไม่เปลี่ยนแปลง รายได้หลักของกรุงเทพฯและธนบุรีมาจาก (1) ภาษีโรงร้านและเรือนแพ (2) ค่าธรรมเนียมจากโรงฆ่าสัตว์ (3) ค่าเช่าทางเดินรถราง ค่าธรรมเนียมจากรถลาก (4) ค่าเช่าโรงไฟฟ้า (5) ค่าใบอนุญาตโรงจำนำ (6) ค่าปรับศุขาภิบาล และค่าปรับจากตำรวจ

สถิติบัญชีรายได้จังหวัดพระนครและธนบุรีในช่วงปี ค.ศ.1924-1927 มีดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.14 รายได้ของจังหวัดพระนครและธนบุรี ในช่วงปี ค.ศ.1924-1927

หน่วย : บาท

รายการ	1924	1925	1926	1927 เมษา-มกรา
ภาษีโรงร้านตึกแพ	569,592	780,613	727,750	738,470
ค่าใบอนุญาตรถยนต์	57,703	63,809	72,043	104,973
ค่าใบอนุญาตรถม้า	8,895	6,621	4,689	4,056
ค่าใบอนุญาตรถลาก	47,384	49,012	97,145	47,880
ค่าใบอนุญาตล้อเลื่อน	34,398	20,176	20,671	24,163
ค่าใบอนุญาตรถราง	12,120	13,080	19,920	1,560
ค่าเช่าโรงไฟฟ้า	44,460	12,060	33,660	22,860
ค่าเช่าทางเดินรถราง	40,593	41,220	50,216	49,763
ค่าใบอนุญาตโรงจำนำ	48,000	48,000	40,030	40,000
ค่าปรับศุขาภิบาล	1,419	530	72	694
รวม	864,564	1,035,121	1,066,124	1,034,419

แหล่งที่มา [กจช : กระทรวงการคลัง 0301.1.1.19/3 (1929)

ตัวเลขภาษีโรงร้านตึกแพในตารางที่ 4.14 อาจจะแตกต่างจากตารางที่ 4.13 บ้าง

จากตารางที่ 4.14 แสดงว่า รายได้ของจังหวัดพระนครและธนบุรีอยู่ประมาณ 864,564 บาท ในปี ค.ศ.1924 และเพิ่มขึ้นตามลำดับเป็นมากกว่า 1 ล้านบาท ในปี 1925-1927 รายได้หลักของกรุงเทพฯ มาจากภาษีโรงร้านตึกแพ สัดส่วนของภาษีดังกล่าวมีถึงร้อยละ 65-75 ของรายได้ทั้งหมด ในช่วงปี ค.ศ.1924-1927 [กจช. กระทรวงการคลัง 0301.0.19/3 (1929)] ในขณะที่การเก็บภาษีเพิ่มขึ้น กระทรวงนครบาลสามารถมีเงินจับจ่ายใช้สอยมากขึ้นในการพัฒนาเมืองกรุงเทพฯ ดังจะเห็นว่าสัดส่วนของการใช้จ่ายของกระทรวงนครบาลเมื่อคิดเป็นร้อยละของงบประมาณรายจ่ายทั้งประเทศเพิ่มขึ้นมาโดยตลอด และอยู่ในสัดส่วนทีสูงถึงร้อยละ 65-70 ในช่วงปี ค.ศ.1913/14-1922/23 (ตารางที่ 4.15)

ตารางที่ 4.15 งบประมาณรายจ่ายของกระทรวงนครบาล ระหว่างปี ค.ศ.1892-1922

ปี ค.ศ.	งบประมาณรายจ่าย (บาท)	ร้อยละของงบประมาณทั้งหมด
1892/93	586,706	3.9
1893/94	644,928	3.5
1894/95	679,247	5.4
1895/96	636,536	5.0
1896/97	746,438	4.0
1897/98	397,093	1.6
1898/99	926,148	3.8
1899/00	1,367,376	5.0
1900/01	2,253,977	7.0
1901/02	2,601,350	7.0
1902/03	2,814,199	7.1
1903/04	2,872,837	6.5
1904/05	3,160,503	6.9
1905/06	3,445,386	7.0
1906/07	3,493,460	6.3
1907/08	3,957,344	7.2
1908/09	4,024,384	7.1
1909/10	4,320,950	7.6
1910/11	4,215,260	7.4
1911/12	4,877,580	7.8
1912/13	5,302,812	8.6
1913/14	4,986,394	8.1
1914/15	7,415,615	11.9
1915/16	8,020,021	11.9
1916/17	9,123,745	13.5
1917/18	9,418,573	13.4

ปี ค.ศ.	งบประมาณรายจ่าย (บาท)	ร้อยละของงบประมาณทั้งหมด
1918/19	9,479,134	11.2
1919/20	11,257,303	14.5
1920/21	12,060,036	15.0
1921/22	10,959,606	13.7
1922/23	10,306,524	12.8

แหล่งที่มา : คำนวณจาก [Department of the Secretary-General of the Council of Ministers, Central Service of Statistics 1930/31 : 248-49]

งบประมาณรายจ่ายจำแนกเป็นกรมกองนั้นอย่างไม่สมบูรณ์ทุกปี แต่อย่างไรก็ตาม งบประมาณเท่าที่ได้แสดงว่า งบประมาณเพื่อใช้จ่ายในกรมศุขาภิบาลนั้นสูงกว่าทุกกรม ในกระทรวงนครบาล ดังได้แสดงในตารางที่ 4.16

ตารางที่ 4.16 งบประมาณรายจ่ายจำแนกเป็นกรมในกระทรวงนครบาล 1906-1910

หน่วย : บาท

กรม	1906	1907	1908	1909	1910
กรมบัญชาการ	224,752	237,334	254,946	228,510	232,219
กรมสรรพากรใน	202,927	298,673	239,965	247,410	309,421
กรมเจ้าท่า	253,245	349,346	366,084	385,379	1,457,154
กรมพลตระเวน (ตำรวจ)	1,224,150	1,209,206	1,317,101	1,429,075	1,457,154
กรมศุขาภิบาล	1,490,304	1,519,181	1,563,356	1,644,155	1,750,366
รวม	3,395,378	3,613,740	3,741,452	3,934,529	5,206,314

แหล่งที่มา : [กระทรวงพระคลังมหาสมบัติ ฉบับต่าง]

หมายเหตุ : เป็นตัวเลขประมาณการ

งบประมาณรายจ่ายข้างต้นแสดงว่า กรมศุขาภิบาลได้รับค่าใช้จ่ายสูงสุดถึง 1.4-1.7 ล้านบาท ในช่วง ค.ศ.1906-1910 ประมาณต้นทศวรรษ 1900 งบประมาณรายจ่ายเพื่อการก่อสร้างถนนถูกจัดให้เป็นค่าใช้จ่ายที่มีสัดส่วนสูงสุดในบรรดาค่าใช้จ่ายทั้งหมด ในปี ค.ศ.1903 ประมาณว่า ค่าใช้จ่ายเพื่อการบำรุงถนนมีถึง 312,000 บาท ในขณะที่ค่าใช้จ่ายสำหรับการบริหารงานสุขาภิบาลมีถึง 159,336 บาท [กจช. ร.5 กระทรวงนครบาล 5.4/5 (1902/03)] ในปี ค.ศ.1907 นั้น ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับถนนมีถึง 555,825 บาท โดยจำแนกเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับซื้อสินค้า เครื่องจักร เท่ากับ 110,256 บาท ค่าใช้จ่ายสำหรับการบำรุงรักษาถนนเท่ากับ 417,009 บาท และค่าใช้จ่ายประเภทเงินเดือนเท่ากับ 28,560 บาท [กจช. ร.5 กระทรวงนครบาล 5.4/10 (1907)]

ในปี ค.ศ.1906 งบประมาณรายจ่ายสำหรับกรมศุขาภิบาลได้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ หรือประมาณว่าครึ่งล้านบาท หรือคิดเป็นเกือบร้อยละ 50 ของงบประมาณรายจ่ายของกระทรวงนครบาลในปีนั้น

การเพิ่มขึ้นของงบประมาณรายจ่ายของกระทรวงนครบาลนับแต่ ค.ศ.1900 เป็นต้นมา ส่วนหนึ่งเนื่องจากการเพิ่มขึ้นค่าใช้จ่ายของกรมศุขาภิบาล โดยเฉพาะการก่อสร้างและบำรุงรักษาถนน คลอง และสาธารณูปโภคต่าง ๆ หลักฐานจากกองจดหมายเหตุได้บันทึกว่า ค่าใช้จ่ายที่สำคัญของกรมศุขาภิบาลคือการบำรุงถนน

“Of the sum of one and half million Baht was spent in 1909 newly 657,000 on roads ;about 40,000 Baht of this went for the construction of new roads that ; that is to say, about 635,000 were expended on the repairs of roads. This would mean an average of 15,000 Baht per mile for repair of roads alone”: [กจช. ร.5 กระทรวงนครบาล 5.4/10 (1907)] เหตุที่ตัวเลขของงบประมาณรายจ่ายเพื่อใช้ในการบำรุงรักษาถนนอยู่ในสัดส่วนที่สูง เพราะว่าถนนในกรุงเทพฯเป็นกรวด มักจะถูกน้ำท่วมและเสียหายเร็วมาก

งบประมาณรายจ่ายของกระทรวงนครบาลที่มีแนวโน้มสูงขึ้นนับแต่ ค.ศ.1914-15 เป็นต้นมา ส่วนหนึ่งเป็นเพราะการขยายเขตพื้นที่การบริหารและการปกครอง กล่าวคือ ในปี ค.ศ. 1913/14 มีการประกาศยกเลิกอำเภอชั้นใน 7 อำเภอ อันประกอบไปด้วย พระนคร สำเพ็ง ดุสิต (และสระ ประทุมเคยเป็นอำเภอชั้นใน ต่อมาถูกรวมกับอำเภอดุสิต) บางรัก บางกอกน้อย บางกอกใหญ่ บางลำภูล่าง และรวมกับอำเภอชั้นนอก กลายเป็น 25 อำเภอ อันประกอบไปด้วย พระราชวัง ชนะสงคราม สำราญราษฎร์ พาหุรัด จักรวรรดิ สัมพันธวงศ์ สามแยก ป้อมปราบศัตรูพ่าย สามยอด นางเลิ้ง บางขุนพรม สามเสน ดุสิต พญาไท ประแจจีน ปทุมวัน บางรัก สาธร บ้านทะวาย บางพลัด อมรินทร์ หงษาราม ราชคฤห์ บุปผาราม และบุคคโล [กจช. กรทรวงนครบาล 20.2/32 (2458)]

นอกจากจะขยายพื้นที่การบริหารและการปกครอง โดยการยกเลิกอำเภอชั้นใน 7 อำเภอ และเปลี่ยนเป็น 25 อำเภอแล้ว ในปี 1914-15 ได้มีการขยายเขตสุขาภิบาลเพิ่มขึ้นด้วย ดังแสดงในประกาศขยายเขตสุขาภิบาล [คัดจากต้นฉบับ]

"เจ้าพระยายมราช เสนาบดีกระทรวงนครบาล รับพระบรมราชโอการใส่เกล้าฯ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศให้ทราบทั่วกันว่า ตามความข้อ 1 แห่งประกาศจัดการสอาดในจังหวัดพระนคร ลงวันที่ 22 พฤษภาคม พระพุทธศักราช 2441 กำหนดเขตร์จัดการศุขาภิบาลไว้ตามแนวฝั่งตะวันออกแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่ปากคลองบางลำภู ลงไปเพียงปากคลองสพานหันเลี้ยวเข้าคลองไปตามแนวคลองฝั่งข้างกำแพงพระนคร ตลอดไปจนออกปากคลองบางลำภูบนบรรจบแนวฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาเรียกว่า จังหวัดพระนคร จัดการศุขาภิบาลนั้น

บัดนี้กระทรวงพระราชดำริห์เห็นว่า เวลานี้การทำนุบำรุงความศุขสำราญของประชาชนพลเมืองในเขตร์จังหวัดพระนครนั้น กรมศุขาภิบาลได้จัดการลุล่วงสำเร็จตลอดไปโดยมากแล้ว สมควรจะขยายเขตร์จัดการศุขาภิบาลให้กว้างขวางออกไป อีกได้เพื่อจัดการรักษาความสอาดให้เปนความศุขสำราญของมหาชนทั่วไป จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ขยายเขตร์จัดการศุขาภิบาลในข้อ 1 แห่งประกาศจัดการสอาดให้กว้างออกไป มีกำหนดเขตร์ดังนี้ ตามแนวฝั่งตะวันออกแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่ปากคลองผดุงดอนเหนือลงไป เพียงปกคลองผดุงดอนใต้ เลี้ยวเข้าคลองไปตามแนวคลองฝั่งข้างถนนกรุงเกษมตลอดไปจนออกปากคลองผดุงดอนเหนือ บรรจบแนวฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาโดยรอง เรียกว่า เขตร์จังหวัดจัดการศุขาภิบาล และทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ กรม ศุขาภิบาลในเขตร์กำหนดนี้ได้ ตามความที่ได้กล่าวไว้ในประกาศจัดการสอาด ลงวันที่ 22 พฤษภาคม พระพุทธศักราช 2441 และประกาศพระราชกำหนดกฎหมายและกฎหมายข้อบังคับต่าง ๆ อันว่า การศุขาภิบาล...ประกาศมา ณ วันที่........ตุลาคม พระพุทธศักราช 2458 [กจช.ร.6/1กระทรวงนครบาล 2/43 (1920)]

ในขณะที่เมืองได้กำลังเติบโตเรื่อย ๆ นั้น กระทรวงนครบาลมีภาระหน้าที่มากขึ้น คือการรักษาความสะอาดและสิ่งแวดล้อม ในขณะเดียวกันกระทรวงนครบาลใช้จ่ายเงินและมีบุคลากรในการบริหารกรุงเทพฯน้อยกว่าที่ควรจะเป็น ดังจะเห็นได้ว่า ในปี ค.ศ.1915 นั้น กระทรวงนครบาลได้ใช้ค่าใช้จ่ายเพื่อการเก็บขยะมูลฝอยเพียง 106,838 บาท ซึ่งนับว่าต่ำเมื่อเทียบกับค่าใช้จ่ายดังกล่าวในสิงคโปร์มีถึง 186,000 บาท นอกจากนี้ บุคคลากรในการดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องการเก็บขยะมีเพียง 348 คน ซึ่งต่ำกว่าเมื่อเทียบกับสิงคโปร์มีถึง 1,040 คน [กจช. ร.6 กระทรวงนครบาล 7.1/23 (1917-1922)]

แรงงานจีนอพยพกับการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ

นับตั้งแต่ต้นศตวรรษที่ 19 เป็นต้นมา แรงงานชาวจีนอพยพมีบทบาทสำคัญในเศรษฐกิจตลาดและนอกภาคเกษตรกรรม การลงนามในสนธิสัญญาเบาริงนับตั้งแต่ปี ค.ศ. 1855 เป็นต้นมา มีผลให้เกิดการแบ่งงานกันทำระหว่างเชื้อชาติ กล่าวคือ ชาวไทยได้หันไปประกอบอาชีพชาวนา ดำรงชีพอยู่ด้วยการเพาะปลูกและส่งออกข้าว (โดยเฉพาะในที่ราบภาคกลางก่อนปี ค.ศ.1932) ในขณะที่แรงงานชาวจีนประกอบอาชีพในภาคเศรษฐกิจ ตลาดนอกภาคเกษตรกรรมเป็นสำคัญ อาทิเช่น แรงงานไร้ฝีมือและมีฝีมือในโรงสีข้าว พ่อค้า เจ้าของร้านย่อย เจ้าหนี้เงินกู้ เจ้าภาษีนายอากร แรงงานในกิจการโยธาและการก่อสร้างต่าง ๆ ตลอดจนในธุรกิจเอกชน ฯลฯ ศาสตราจารย์วิลเลียม จี สกินเนอร์ ซึ่งเป็นนักวิชาการชาวตะวันตก ได้บุกเบิกการศึกษาเกี่ยวกับสังคมชาวจีนในประเทศ [Skinner : 1957] ได้สรุปไว้ว่า แรงงานจีนได้เข้ามามีบทบาทในสังคมไทยเป็นเวลาหลายศตวรรษ เช่น ในสมัยอยุธยาเป็นราชธานี ทว่าบทบาทของแรงงานจีนได้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญต่อพัฒนาการทางเศรษฐกิจและสังคมไทย หลังจากปี ค.ศ. 1855 เมื่อประเทศสยามได้นำสนธิสัญญาเบาริงกับสหราชอาณาจักร ชาวจีนถือว่าเป็นมิเพียงแต่มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจตลาดนอกภาคเกษตรกรรม ทว่ายังเป็นประชากรส่วนใหญ่ของกรุงเทพฯ ประมาณว่าก่อนปี ค.ศ.1950 นั้น มากกว่าร้อยละ 50 ของประชากรในกรุงเทพฯเป็นแรงงานชาวจีนอพยพ ชาวจีนมีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยงการค้าระหว่างกรุงเทพฯกับต่างจังหวัดและหมู่บ้าน ชาวจีนนอกจากจะมีบทบาทอย่างสำคัญในกิจกรรมทางเศรษฐกิจในกรุงเทพฯ ทว่ายังมีบทบาทสำคัญในเศรษฐกิจหมู่บ้านและเศรษฐกิจเมืองอื่น ๆ ด้วย กล่าวคือ ชาวจีนมีบทบาทในกิจการเหมืองแร่ในแง่ของผู้ประกอบการและแรงงาน ชาวจีนอพยพได้ประสพความสำเร็จในตำแหน่งหน้าที่การงานในทางราชการเป็นอันมาก ชาวจีนหลายคนได้ดำรงตำแหน่งเจ้าเมืองในภาคใต้ อาทิเช่น คอร์ซิมบี ณ ระนอง

<u>ประชากรชาวจีนในกรุงเทพฯ</u>

ในช่วงต้นศตวรรษ 19 จนถึงสงครามโลกครั้งที่สอง (1941-1945) แรงงานชาวจีนถือว่าเป็นประชากรส่วนใหญ่ของกรุงเทพฯประมาณมากกว่าร้อยละ 50 ของประชากรทั้งหมด [Skinner 1954 : 363 Skinner 1957 : 81 ; กจช. กระทรวงนครบาล 30/9 2465/66] จริง ๆ แล้วในทางปฏิบัติเป็นการยากที่จะระบุว่าชาวจีนในกรุงเทพฯ มีเท่าไรกันแน่ เหตุผลที่สำคัญเพราะว่า ปัญหาการนิยาม<u>ชาวจีน</u> เป็นใคร? ลูกชาวจีนที่เกิดในประเทศไทยถูกจัดว่าเป็น "คนจีน" หรือ "คนไทย" ประกอบกับเราไม่มีสถิติตัวเลขที่แน่นอนของชาวจีนว่าการย้ายถิ่นเข้าออกมีเท่าไหร่กันแน่ (ปัญหาจากตัวเลขสถิติของชาวจีนที่อพยพเข้ามาในประเทศไทย โปรดดู Skinner [Skinner : 1957]) นอกจากนี้คนจีนถือได้ว่าเป็นชาติที่มีการผสมกลมกลืนกับคนไทยมากที่สุดชาติหนึ่ง (a high degree of cultural assimitation) ในแง่ของนโยบายของ

รัฐไทยนั้น จวบจนกระทั่งปี ค.ศ.1932 นั้น นโยบายของรัฐไทยถือว่าชาวจีนไม่ถือเป็นชาวต่างชาติเฉกเช่นชาวตะวันตกและชาวเอเชียอื่น ๆ คนจีนมีสิทธิเกือบเท่ากับคนไทยทุกประการ มีสิทธิที่จะบุกร้างถางพงครอบครองที่ดินเช่นเดียวกับคนไทย [กจช.(3) สำนักนายกรัฐมนตรี 0201.76/1(1929-1953)]

ชาวจีนมีบทบาทสำคัญยิ่งต่อการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ภาษีที่รัฐไทยจัดเก็บจากชาวจีนถูกใช้ในกิจการก่อสร้างในกรุงเทพฯ ยกตัวอย่างเช่น การก่อสร้างถนนเจริญกรุงในปี ค.ศ. 1861 นั้น ได้ใช้ภาษีเงินผูกปี้จากแรงงานชาวจีนอพยพ ภาษีโสเภณี (prostitution tax) นั้นนำมาจากแรงงานชาวจีนถูกนำมาใช้เพื่อก่อสร้างและบำรุงถนนในกรุงเทพฯ ภาษีที่สำคัญที่รัฐไทยจัดเก็บจากแรงงานชาวจีนคือ ภาษีฝิ่น ซึ่งถือได้ว่าเป็นแหล่งสำคัญที่สุดของรัฐไทย จนกระทั่งต้นศตวรรษที่ 20 ภาษีผูกปี้จัดได้ว่าเป็นภาษีที่สำคัญที่สุดในการใช้จ่ายเพื่อสร้างถนน คลอง วัด และพระราชวังในกรุงเทพฯ สถิติการจัดเก็บภาษีเงินผูกปี้ของชาวจีนอพยพในกรุงเทพฯแสดงว่าชาวจีนกระจุกตัวมากที่สุดในกรุงเทพฯ ซึ่งมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 54.6, 62.6 และ 56.3 ในปี ค.ศ.1904, 1907 และ 1908 ตามลำดับ [ตารางที่ 4.17]

ตารางที่ 4.17 การกระจายตัวของชาวจีนในประเทศไทย โดยพิจารณาจากภาษีเงินผูกปี้

มณฑล	1904	1907	1908
กรุงเทพฯ	101,336	126,028	121,278
ปราจีนบุรี	21,299	16,840	20,946
ราชบุรี	21,091	19,858	21,613
นครชัยศรี	17,226	14,334	15,834
กรุงเก่า	12,722	9,832	13,811
นครสวรรค์	6,149	6,582	7,093
พิษณุโลก	3,395	4,391	4,816
จันทบุรี	2,207	821	5,590
รวม	185,425	201,244	215,188
ชาวจีนในกรุงเทพฯ คิดเป็นร้อยละของทั้งหมด	54.6	56.3	62.6

แหล่งที่มา : [กจช ร.5. กระทรวงมหาดไทย 28.2/43 เลขที่ 625/11091 (1901)]

แรงงานจีนอพยพในกรุงเทพฯ สมัย ค.ศ.1855-1932

กล่าวโดยสรุปชาวจีนได้อพยพเข้าสู่ประเทศไทยไม่ใช่เป็นสิ่งใหม่แต่อย่างไร ในสมัยกรุงศรีอยุธยาเป็นราชธานีจนถึงสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้นก่อนปี ค.ศ.1855 ชาวจีนได้มีบทบาทสำคัญยิ่งในการพัฒนาเศรษฐกิจตลาด แรงงานชาวจีนเป็นประชากรส่วนใหญ่ ประชากรทั้งหมดในกรุงเทพฯแม้ว่าจะมีการอพยพของแรงงานชาวจีนอพยพอย่างต่อเนื่อง ทว่าการไหลบ่าเข้ามาประเทศไทยเพิ่งเริ่มต้นเมื่อปลายทศวรรษ 1890 และต้นทศวรรษ 1900 ชาวจีนที่อพยพเข้ามาในประเทศไทยมักจะเป็นคนจน ซึ่งดำรงชีพเป็นเกษตรกรอยู่ในชนบทยากจนในพื้นที่ของประเทศจีนตอนใต้อันประกอบไปด้วย ฟูเกียน กวางตุ้ง และ ซานตุง

ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการอพยพย้ายถิ่นของแรงงานจีนเข้ามาในประเทศไทย ประกอบไปด้วย ปัจจัย “ผลัก” (push factor) จากประเทศจีน และปัจจัย “ดึงดูด” (pull factor) จากประเทศไทย “ปัจจัยผลัก” ที่สำคัญได้แก่ ความยากจน ความอดหยาก ความไม่สงบในประเทศจีน “ปัจจัยดึงดูด” ได้แก่ โอกาสในการมีงานที่ดีกว่า ระดับรายได้และค่าจ้างที่สูงกว่าในกรุงเทพฯ

เป็นต้น ปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้ผลักดันให้แรงงานชาวจีนจำนวนมากจากจังหวัดทางตอนใต้ของประเทศจีนอันประกอบไปด้วยกวางตุ้ง ฟูเกี้ยน อพยพออกจากถิ่นที่อยู่และมุ่งสู่ประเทศไทยและส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในกรุงเทพฯ นอกจากนี้ชาวจีนเป็นจำนวนมากได้ย้ายถิ่นเป็นจำนวนมากได้ย้ายถิ่นเข้าสู่ประเทศในอาเชียตะวันออกเฉียงใต้ อันประกอบไปด้วยอินโดยนีเชีย ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย เป็นต้น ในกรณีของไทยชาวจีนส่วนใหญ่มาจาก 5 กลุ่ม 5 ภาษาพูด คือ (1) แต้จิ๋ว (2) ฮากกา (3) ฮกเกี้ยน (4) กวางตุ้ง และ (5) ไหหลำ

แม้ว่าการตัดสินใจในการย้ายถิ่นจะมีผลมาจากหลายปัจจัย แต่เป็นที่เข้าใจกันว่าปัจจัยทางเศรษฐกิจหรือความปรารถนาที่จะมีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น ในทฤษฎีทุนมนุษย์ของ G Becker กล่าวว่า มนุษย์ตัดสินใจที่จะอพยพย้ายถิ่นเพราะเขาคาดว่าผลประโยชน์ที่ได้รับจากการย้ายถิ่นในรูปของรายได้มีมากกว่าต้นทุนที่สูญเสียไป [Becker, 1964] การเพิ่มขึ้นของมูลค่าปัจจุบันของกระแสรายได้หรือประโยชน์ที่ผู้ย้ายถิ่นได้รับนั้นมาจากการเพิ่มทักษะ (skills) จากการเปลี่ยนงานจากภาคเกษตรกรรมในประเทศจีนมาสู่ภาคเศรษฐกิจตลาดโดยเฉพาะนอกภาคเกษตรกรรมในประเทศไทยโดยเฉพาะในเขตกรุงเทพฯ การศึกษาเชิงประจักษ์ของนักประวัติศาสตร์แสดงว่าการอพยพของชาวจีนอพยพมีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับทฤษฎีทุนมนุษย์ ในปี ค.ศ.1934/35 Chen Ta ได้สำรวจและสอบถามถึงมูลเหตุที่สำคัญของการย้ายถิ่น เขาได้เลือกตัวอย่างจากชาวจีนอพยพเป็นจำนวนถึง 905 ครัวเรือนในพื้นที่ของประเทศจีนตอนใต้ นาย Chen Ta พบว่า ความแร้นแค้นทางเศรษฐกิจเป็นมูลเหตุที่สำคัญที่สุดของการย้ายถิ่นของชาวจีนเพื่อไปแสวงหาชีวิตที่ดีขึ้น [Chen Ta อ้างใน Jiang, 1966 :43] แม้ว่างานวิจัยชิ้นนี้จะได้กระทำเมื่อปี ค.ศ.1934/35 ผลสรุปที่ได้คงมิแตกต่างกันมากนัก หากมีการสำรวจถึงเหตุผลของการย้ายถิ่นในช่วงกลางศตวรรษที่ 19 และต้นศตวรรษที่ 20 เราสามารถใช้กรณีศึกษาข้างต้นกับกรณีของประเทศไทย กล่าวคือ สาเหตุของชาวจีนที่อพยพเข้ามาในประเทศไทยนั้นเกิดจากสาเหตุทางด้านเศรษฐกิจเป็นสำคัญ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะยกระดับฐานะความเป็นอยู่ ในทางเศรษฐศาสตร์รายได้ที่แท้จริง (real income) เป็นเครื่องชี้วัดถึงสถานะทางเศรษฐกิจและเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกการตัดสินใจของผู้ย้ายถิ่น ในประการที่หนึ่ง ผู้ย้ายถิ่นจะต้องชั่งน้ำหนักดูว่า หากเขาย้ายถิ่นแล้วเขาจะได้รับผลตอบแทนหรือรายได้มากขึ้นเมื่อเทียบกับรายได้ที่ได้รับในถิ่นที่อยู่เดิมคือที่ประเทศจีน ในประการที่สอง เขาจะต้องเลือกดูว่าระดับรายได้หรือค่าจ้างของประเทศอะไรจะให้ผลตอบแทนแก่เขาได้สูงสุด บันทึกทางประวัติศาสตร์ได้แสดงว่าค่าแรงของแรงงานไร้ฝีมือและมีฝีมือในกรุงเทพฯ (และต่างจังหวัด) อยู่ในระดับสูงมาก โดยที่ค่าแรงของแรงงานในกรุงเทพฯสูงกว่าค่าแรงของแรงงานในเมืองกัลกัตตาถึงสองเท่าในปี ค.ศ. 1822 [The Crawfurd Papers 1915 : 139] นอกจากนี้ยังได้พบอีกว่า แรงงานชาวจีนในกรุงเทพฯ สามารถเก็บอดออมเงินค่าแรงได้ถึงสองในสาม ดังนั้นจึงเป็นการสร้างแรงจูงใจให้แก่ชาวจีนได้อพยพเข้าสู่ประเทศไทยมีสูงมาก แรงงานชาวจีนสามารถที่จะได้รับค่าแรงในกรุงเทพฯ มากกว่าที่บ้านเกิดเมืองนอนเขาถึงสองเท่า ในขณะเดียวกันค่าครองชีพในกรุงเทพฯ ต่ำกว่าในเมืองจีน และภาษีที่

แรงงานชาวจีนเสียในประเทศไทยเท่ากับ 4.37 บาท ในรายสามปีเท่านั้น [Skinner 1957 : 116 : British Consular Report, 1883].

โครงสร้างของอาชีพและการจ้างงานในกรุงเทพฯของแรงงานชาวจีนถูกกำหนดจากความต้องการแรงงานซึ่งเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วหลังทศวรรษ 1850 การเปิดการค้าเสรีหลังสนธิสัญญาเบาริงมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของกรุงเทพฯ ในแง่ของการก่อสร้างคลองและถนน โดยเฉพาะในช่วงทศวรรษ 1890 , 1900 และ 1910 ตามลำดับ

ลักษณะของตลาดแรงงานในกรุงเทพฯ ในทศวรรษ 1890 มีลักษณะแบ่งงานกันอย่างชัดเจนระหว่างชาวจีนและชนชาติต่าง ๆ ดังที่ C.S.Leckie พ่อค้าชาวอังกฤษได้บรรยายไว้อย่างชัดเจน คือ

"The division of labour in Bangkok is interesting. The Chinese do all the heavy coolie work and cargo boat work. The Siamese do the boating work, rafting and lighjt manual work. The tradesmen, carpenters, sawyers, tinsmiths, and blacksmiths are Chinese; the Malays work the machinery in steam mills and take a share in paddy cultivation and cattle-dealing, and do a good deal of fishing; the Javanese are the gardeners. The market gardening is a large Chinese industry. The Annamites are fishemen and boat builders ; the Bombay men are merchants; the Tamils are cattlemen and shopkeepers; the Burmese are the sapphire and ruby dealers and country peddlers; the Singalese are the goldsmiths and jewellers; and the Bangalis are the tailors. Over a course of years, the most marked progress lies with the Chinese or Chinese-Siamese, who gradually and surely strengthen their hold in Bangkok" [อ้างใน chatthip 1981 : 44]

เมื่อพิจารณาโครงสร้างของตลาดแรงงานในกรุงเทพฯ ประมาณต้นศตวรรษที่ 1880 กรุงเทพฯ ได้เป็นศูนย์กลางของการตลาดและการค้าเรียบร้อยแล้ว จากการสังเกตุของ Wilson พบว่า แรงงานไม่ต่ำกว่าร้อยละ 42 ค้าขายในตลาดสด และประมาณร้อยละ 16 ทำงานในภาครัฐบาล และแรงงานอันมีบทบาทสำคัญในภาคการค้าบริการและอุตสาหกรรมในกรุงเทพฯ [Wilson 1989 : 55]

การไหลบ่าเข้ามาของแรงงานชาวจีนในกรุงเทพฯ อยู่ในระดับที่สูงมากประมาณทศวรรษ 1890, 1900 และ 1910 เพราะการขยายตัวอย่างรวดเร็วของการค้าข้าวหลังจากทศวรรษ 1880 สกินเนอร์ได้ประมาณว่าค่าเฉลี่ย 60,000 คนต่อปี ระหว่างทศวรรษ 1900 และทศวรรษ 1910 [Skinner 1957 : 173] สถิติการอพยพเข้ามาของแรงงานชาวจีนจากกองจดหมายเหตุแห่งชาติก็ให้ภาพที่ใกล้เคียงกันกับของสกินเนอร์ กล่าวคือ การอพยพย้ายถิ่นเข้ามาถึงประมาณ 65,000 คนต่อปี ในช่วงทศวรรษ 1910 (ตาราง 4.18) แม้ว่าสถิติการอพยพเข้ามาในตารางที่ 4.18 มิได้จำแนกถึงสัญชาติที่มาของผู้อพยพ ทว่าเป็นที่เชื่อได้ว่า ชาวจีนเป็นองค์ประกอบที่สำคัญยิ่ง ถึงกว่าร้อยละ 90 ขึ้นไป

ตารางที่ 4.18 จำนวนผู้ย้ายถิ่นเข้ามา ณ ท่าเรือ กรุงเทพฯ (1909-1918)

ปี ค.ศ.	การย้ายถิ่นเข้ามา (1)	การย้ายถิ่นออก (2)	การย้ายถิ่นเข้าสุทธิ (1)-(2)
1909	65,013	58,147	6,866
1910	79,546	73,841	5,705
1911	75,529	64,453	10,896
1912	71,799	60,138	10,661
1913	72,260	57,861	14,399
1914	59,520	57,516	2,008
1915	68,309	47,263	20,636
1916	53,058	40,735	12,323
1917	39,418	37,268	2,150
1918	68,065	47,976	20,089
รวม 10 ปี	652,651	446,698	105,823
ค่าเฉลี่ย 10 ปี	65,265	44,669	10,582

แหล่งที่มา : [กจช.กระทรวงต่างประเทศ 96.1.8.4/21 (1920-21)]

หากจำแนกประชากรเชื้อชาติจีนตามภาษาพูดในมลฑลกรุงเทพฯ ในปี ค.ศ.1910 (ตารางที่ 4.19) ตารางที่ 4.19 แสดงว่าจีนแต้จิ๋วมีมากที่สุด 86,298 (ร้อยละ 53.1) รองลงมา ได้แก่ กวางตุ้ง 30,129 คน (ร้อยละ 18.5) ประมาณร้อยละ 10 ของแรงงานชาวจีนเป็นผู้หญิง ตัวเลขดังกล่าวจะต่ำกว่าความเป็นจริงมาก เพราะว่า การสำรวจประชากรมลฑลกรุงเทพฯ ในปี ค.ศ.1909/10 นั้น มีการสำรวจประมาณ 2/3 ของพื้นที่ในมลฑลกรุงเทพฯ

ตารางที่ 4.19 ประชากรเชื้อชาติจีน จำแนกตามภาษาพูดในมณฑลกรุงเทพฯ ในปี ค.ศ.1910

ภาษาพูด	ชาย	หญิง	รวม	ร้อยละ
แต้จิ๋ว	78,091	8,207	86,298	53.1
ฮกเกี้ยน	19,823	2,367	22,190	13.6
กวางตุ้ง	25,976	4,151	30,129	18.5
ฮากกา	9,411	1,409	10,823	6.6
ไหหลำ	12,165	903	13,063	8.0
รวมทั้งสิ้น	145,468	17,037	162,505	100.0

แหล่งที่มา : [กจช. กระทรวงนครบาล 5.3/9 (1911)]

ชาวจีนแต้จิ๋วมีบทบาทสำคัญมากในการประกอบอาชีพที่สำคัญอันได้แก่ เจ้าของโรงสีข้าว พ่อค้า ผู้ส่งออก และนายธนาคาร จวบจนกระทั่งปี ค.ศ.1910 การอพยพย้ายถิ่นของแรงงานจีนอพยพยังคงเป็นการย้ายถิ่นคนหนุ่มโสด มากกว่าจะเป็นการอพยพของครอบครัว หลังจากเขาสะสมเงินได้จากการประกอบอาชีพในกรุงเทพฯแล้ว เขาก็จะย้ายกลับสู่บ้านเกิดเมืองนอนในประเทศจีน ดังจะเห็นจากตารางที่ 4.19 คือ แรงงานจีนที่เป็นหญิงมีเพียงร้อยละ 10 ของประชากรชาวจีนทั้งหมดในกรุงเทพฯ

การไหลบ่าเข้ามาของชาวจีนอพยพจากปลายศตวรรษที่ 19 นอกจากจะสะท้อนภาพของชาวจีนอพยพที่ต้องการยกระดับฐานะทางเศรษฐกิจของตนเองและครอบครัวแล้ว ยังแสดงถึงพัฒนาการของการเดินเรือที่เจริญรุ่งเรืองในปลายศตวรรษที่ 19 กิจการเดินเรือระหว่างประเทศได้พัฒนาไปอย่างรวดเร็วในแง่ของประสิทธิภาพการเดินเรือ มีการแข่งขันกันสูงมากของสายการเดินเรือระหว่างประเทศ ในช่วงทศวรรษ 1900 อัตราค่าโดยสารระหว่างซัวเถากับกรุงเทพฯ ตกเพียงคนละ 1.5 เหรียญเม็กซิกันเท่านั้น การขยายตัวของการเดินเรือย่อมส่งผลต่อการขยายตัวของการอพยพย้ายถิ่นจากประเทศจีนมาสู่กรุงเทพฯมากยิ่งขึ้น ในแต่ละปีชาวจีนเป็นจำนวนมากได้อพยพเข้ามาที่กรุงเทพฯ

ในปี ค.ศ.1900 ชาวจีนเป็นจำนวนมากได้รับจ้างเป็นแรงงานทั้งแรงงานไร้ฝีมือและมีฝีมือในกิจการโรงสีข้าว แต่ละโรงสีในกรุงเทพฯ นั้นจ้างแรงงานชาวจีนประมาณ 100-200 คน สถานการณ์การจ้างงานของโรงสีข้าวในกรุงเทพฯ ในปี ค.ศ.1920 มีดังต่อไปนี้

Meal time (about 45 minutes) is included in the watch (half the shift on duty working whilst the other half is eating); in addition to working at the mill, the men are called upon to work at unloading the boats bringing paddy from the provinces of loading the sea-going steamers with husked rice, when those boats or steamers come to the mill's wharf at tide time; this work is usually done by the men of the shifts not on duty and is paid for extra. The men are given rest on the last day of each lunar week and on Chinese holidays. The mill-ownes undertakes to pay to the foreman in cash (in most cases at the end of the week); the men's ordinary wages are calculated per man and per day at a rate agreed upon in the contract, and any extra pay calculated per bag on measure loaded or unloaded at a rate similarly agree upon. The foremen, for his part, undertakes to supply such number of men as the working of the mill requires and to hand over to the men their wages. Both the mill-owner and the foreman shall be entitled to break off the contract at one month's and sometimes one week's notice; in fact, the contract is seldom broken off by the mill-owner, and when it is the foreman who breaks it off, the mill-owner has often to pay more than what was agree upon in order to prevent 'sabotage' of the engines or 'boycottage'. It must be added that the foreman and

workmen almost always belong to the same guild ; the foreman is thus able easily to find other men to replace these who, as often happens, would give up work without notice after they have got some money, and would only take it up again when they have spent the money. On the other hand, the foreman is held responsible for the conclusion and execution of the contract by the men who will replace him through the influence of their guilds, if it cannot get them satisfactory terms, or if he attempts to defraud them out of their due. [กจช. กระทรวงต่างประเทศ 98.1.8.4/10 (133) (1919-1922)]

The rice mills are mainly worked by Chinese. The workmen in a rice-mill may be divided into three classes; (1) clerks (cashiers, accountants, secretaries) who are Chinese, (2) engineers and mechanics who are Siamese and Chinese and (3) 'coolies' who are Chinese. The first two categories of men are engaged singly and given a monthly salary, whereas the 'coolies' or workmen proper are engaged collectively through foreman and are paid weekly. As to the latter, the conditions of the engagement are settled between the mill-owner and the foreman. These conditions are generally the following: the men are to be lodged and to receive five meals a day (the quantity and nature of each meal being fixed at the time of agreement); they are to be divided into three shifts and to work at the mill in three watches of 8 hours each or four watches of 6 hours each (in the former case, each shift works 8 hours a day: in the latter case each shift works 12 hours on day and 6 hours the next day)

ในขณะที่การค้าข้าวได้ขยายตัวไปอย่างรวดเร็ว การลงทุนในกิจการโรงสีข้าวก็มีมากขึ้น แม้ว่าเราจะขาดสถิติของตัวเลขของมูลค่าการลงทุนของโรงสีข้าว แต่เราก็ทราบว่า มูลค่าการลงทุนของโรงสีข้าวถือว่าสูงมากในขณะนั้น ในปลายศตวรรษที่ 19 โรงสีข้าวในกรุงเทพฯ ได้รับการพัฒนาให้เป็นเครื่องจักรกล และประมาณทศวรรษ 1920 โรงสีข้าวในกรุงเทพฯ ได้ใช้ไฟฟ้าเพื่อทำการสีข้าว นอกจากนี้นับแต่ทศวรรษ 1920 เป็นต้นมา โรงสีข้าวขนาดเล็กเริ่มขยายกิจการเข้าไปในเขตพื้นที่ชนบท โดยเฉพาะพื้นที่ที่มีการเชื่อมโยงการคมนาคมโดยแม่น้ำลำคลองและทางรถไฟ ซึ่งแสดงว่าการค้าข้าวระหว่างกรุงเทพฯและภูมิภาคอื่น ๆ มีสูงขึ้น

เป็นที่น่าสังเกตว่า บทบาทของชาวจีนมีความสำคัญต่อผู้ประกอบการชาวตะวันตกเป็นอย่างยิ่ง ชาวจีนในฐานะเป็นตัวกลางได้เชื่อมโยงการค้าในกรุงเทพฯ กับต่างประเทศกับชนบทไทย ธุรกิจชาวตะวันตกซึ่งตั้งกิจการอยู่ในกรุงเทพฯ ล้วนอาศัยชาวจีนเป็นผู้ดำเนินการเป็นนายหน้า (compradores) เป็นสำคัญ ประมาณ ค.ศ.1920 มีธุรกิจนำเข้าอย่างน้อย 39 แห่ง ซึ่งจำแนกเป็นดังนี้ คือ สหราชอาณาจักรและสหราชอาณาจักร-อินเดีย 18 แห่ง สยาม 9 แห่ง เดนมาร์ก 3 แห่ง ฝรั่งเศส 2 แห่ง และนอรเวย์ สวิสเซอร์แลนด์ อิตาเลียน อเมริกัน อินเดีย

เบลเยียม และญี่ปุ่น อย่างละ 1 แห่ง การนำเข้าสินค้าอุตสาหกรรมจากกลุ่มประเทศยุโรป กระทำโดยเครือข่ายการขายส่งของชาวจีน เพื่อที่จะส่งต่อไปถึงผู้บริโภคในต่างจังหวัด รัฐบาลในสมัยนั้นได้ชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของแรงงานชาวจีนในฐานะมีเครือข่ายการค้าขายอยู่ในภูมิภาคอื่น ๆ ทั่วประเทศไทย ดังต่อไปนี้ :

They carried on most of the market gardening, the marketing of products of the fisheries and so on. Typically, Chinese merchants were also the buyers of rice produced in certain districts and were in with Chinese buyers and millers in some provincial areas. The rice travelled from one to the other on Chinese-owned barges, and on the return trips, the barges would bring a variety of goods that merchants offered in their stores. Thus, the wholesale trade was to a large measure, in Chinese hands. The merchant was often the money leader who advanced the Thai peasant enough cash to keep him going between harvests. [กจช.สำนักนายกรัฐมนตรี 0201.76/1(1919-1953)]

ชาวจีนมีบทบาทสำคัญในการเป็นพ่อค้าคนกลางในการซื้อขายน้ำตาลและพริกไทย ตามชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยชาวจีนได้แสดงบทบาทในการเป็นพ่อค้าผู้ส่งออก นำเข้าและเป็นเจ้าของเรือในกรุงเทพฯ โดยชาวจีนมีบทบาทอย่างสำคัญยิ่งในการเป็นเจ้าของโรงสีข้าว โรงเลื่อย โรงรับจำนำ และเสมียนในบ่อนการพนัน ในปลายทศวรรษ 1900 นั้น ประมาณว่ามีบ่อนการพนันในกรุงเทพฯ สูงถึง 400 แห่ง ทีเดียว [ประชุมพงศาวดาร :192]

คนจีนมีบทบาทสำคัญยิ่งในกิจการโรงรับจำนำในกรุงเทพฯ เพราะโรงรับจำนำเกือบทุกแห่งในกรุงเทพฯ นั้นมีชาวจีนเป็นเจ้าของ จำนวนโรงรับจำนำในกรุงเทพฯ มีถึง 39 แห่งในปี ค.ศ.1902 และเพิ่มขึ้นเป็น 93 แห่งในกรุงเทพฯ โรงรับจำนำเหล่านี้ส่วนใหญ่บริการให้แก่ลูกค้าชาวจีนเป็นสำคัญ

ในปี ค.ศ.1910 นั้น ผู้ประกอบการธนาคารในกรุงเทพฯ ล้วนแล้วแต่เป็นชาวจีนทั้งสิ้น ธนาคารของคนจีนในกรุงเทพฯ ที่สำคัญ อาทิเช่น Bangkok City Bank (1907), Chin Siam Bank Co,Ltd (1907), Mon thon Bank Co,Ltd (1907), Chin Siam Capital (1910), Ieaw Yond Heng (1933), Hai Chua (1933), Kwang Koa Long (1933), Wang Lee Chun (1936) และ Sun Lee (1936)

ชาวจีนมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจทุนนิยม และเศรษฐกิจเมือง ซูเอฮิโร อากิรา (Suehiro Akira) ได้จำแนกพัฒนาการของกลุ่มทุนหลัก (dominant capitalists groups) ในช่วงปี ค.ศ.1855-1932 ดังต่อไปนี้

(1) กลุ่มทุนยุโรป ซึ่งรวมถึงผู้ส่งออกและนำเข้า

(2) กลุ่มทุนจีน ซึ่งรวมถึงกลุ่มเจ้าภาษีนายอากร กลุ่มนายทุนคอมประดอร์ และกลุ่มพ่อค้าที่เกี่ยวข้องกับการส่งออก และนำเข้า และ

(3) กลุ่มทุนไทยซึ่งนำโดยกลุ่มศักดินา

เขาได้สรุปว่าลักษณะและพัฒนาการของกลุ่มทุนนิยมดังต่อไปนี้

Since Chinese capitalists generally had no advantage in technology and no linkage to the core centre (London) of worldwide capitalism, three elements became more crucial to them : political patronage, or dependence on the king's power, connections with foreign capital, and high educational achievement. The most significant of these elements was political patronage, as seen in the case of Chinese tax farmers.... One more conclusion is that dominant groups during this period were essentially represented in 'merchant capital' rather than 'industrial capital'. It is true that their economic base included some manufacturing industries such as rice milling and saw milling, but these activieies never did constitute a core base for their business activities. The Europeans and the Chinese frequently promoted a vertical integration system of production and circulation of exportable commodities, as was typically demonstrated in the rice and teak industries. This move primarily aimed at developing their international trade rather than a manufacturing industry. [Suehiro 1989 : 104]

ข้อสรุปของซูเอฮิโร คล้ายคลึงกับของสิริลักษณ์ ศักดิ์เกรียงไกร [สิริลักษณ์ : 2524] กล่าวคือจุดกำเนิดของนายทุนจีนในประเทศไทยมากจากนายทุน นายหน้าและข้าราชการ สิริลักษณ์ ได้สรุปโดยเน้นนายทุนจีนไว้ดังนี้ คือ :

"นายทุนมีลักษณะเป็นนายทุนข้าราชการ นอกจากนี้การบุกรุกทางเศรษฐกิจของทุนนิยมโพ้นทะเลในปลายศตวรรษที่ 19 มีผลให้เกิดนายทุนนายหน้าขึ้น นายทุนส่วนนี้ดำเนินกิจการภายใต้ผลกำไรจากการปฏิบัติหน้าที่คอมปราโดร์ ดังนั้นต้นกำเนิดของชนชั้นนายทุนจึงไม่เป็นอิสระ แต่กลับมีลักษณะประนีประนอมกับชนชั้นปกครองเดิม ซึ่งจะมีผลต่อมาคือชนชั้นนายทุนไม่สามารถเป็นผู้นำประเทศเข้าสู่สังคมแบบทุนนิยมอุตสาหกรรมอันเป็นปัญหาที่ยืดเยื้อต่อมา" [สิริลักษณ์ 2524 : ปกหลัง]

ข้อสรุปของสิริลักษณ์ถือว่าเป็นการยืนยันว่าพัฒนาการของนายทุนจีนในประเทศไทยขาดความเป็นอิสระจากอำนาจรัฐ ซึ่งลักษณะดังกล่าวแตกต่างกันอย่างสิ้นเชิงกับพัฒนาการของนายทุนที่เกิดขึ้นในยุโรปและญี่ปุ่น

งานของซูเอฮิโร ได้ข้อสรุปว่า ชาวจีนอพยพซึ่งได้รับการแต่งตั้งเป็นเจ้าภาษีนายอากรในช่วงรัชกาลที่ 4 นั้นมาจากกลุ่มพ่อค้าซึ่งดำเนินกิจการการค้าเรือสำเภากับจีนแผ่นดินใหญ่และสิงคโปร์ นายทุนกลุ่มนี้ได้พัฒนาเป็นนายทุนต่อมาในช่วง ค.ศ.1855 -1932 เป็นสำคัญ กลุ่มนายทุนจีนเหล่านี้ได้แก่ ตระกูลสมบัติศิริ (บุญศรี สมบัติศิริ-ต้นตระกูล) ตระกูลโชติกสวัสดิ์ (ฟัก โชติสวัสดิ์) ตระกูลโชติกเสถียร (เอียร โชติกเสถียร) ฯลฯ

ระหว่างปี ค.ศ.1921-1932 การย้ายถิ่นสุทธิ (Surplus of Immigration) ณ เมืองท่ากรุงเทพฯ มีถึง 31,156 ต่อปี โดยที่การย้ายถิ่นเข้ามาสูงมากในปี ค.ศ.1923 และ 1927 ซึ่งมีสูงถึง 47,645 คน และ 78,821 คน ตามลำดับ (ตารางที่ 4.20) [กจช.(2) สำนักนายกรัฐมนตรี 0201.76/2(1932) และ กจช.(2) สำนักนายกรัฐมนตรี(3) 0201.76/1(1932-1953)] สาเหตุสาคัญที่มีชาวจีนอพยพเข้ามาสูงมากในช่วงนี้เพราะว่า (1) การขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจในกรุงเทพฯ ได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ดำเนินการโดยชาวจีน จำนวนของโรงสีข้าวในกรุงเทพฯ ได้เพิ่มขึ้นจาก 63 แห่งในปี ค.ศ.1919 เป็น 84 แห่งในปี ค.ศ.1925 และลดลงเป็น 71 เพราะเศรษฐกิจตกต่ำในปี ค.ศ.1930 ดังได้กล่าวมาแล้วหลังจากปี ค.ศ.1924 โรงสีข้าวในกรุงเทพฯ ทั้งหมดตกเป็นของคนจีน โดยไม่มีโรงสีข้าวของชาวยุโรปอยู่เลย (2) การขยายตัวของสายการเดินเรือระหว่างประเทศมีผลให้การแข่งขันสูงขึ้น และมีผลให้อัตราค่าโดยสารต่ำลง (3) ความตกต่ำของเศรษฐกิจในประเทศจีนในภาคใต้ของประเทศจีนนั้น การผลิตธัญญาหารได้ตกต่ำลงเป็นอันมาก อาทิเช่น

<u>ตารางที่ 4.20</u> ชาวจีนอพยพ ณ ท่าเรือกรุงเทพฯ ค.ศ.1921-1932

ปี ค.ศ.	การย้ายถิ่นเข้ามา	การย้ายถิ่นออก	การย้ายถิ่นเข้ามาสุทธิ
1921	73,976	44,967	29,009
1922	89,329	60,162	29,167
1923	107,987	60,342	47,645
1924	84,667	56,256	28,409
1925	86,434	53,112	33,322
1926	100,410	68,744	31,666
1927	139,612	60,791	78,821
1928	88,045	25,907	62,138
1929	70,552	52,170	18,375
1930	76,369	54,219	22,150
1931	65,549	53,058	16,419
1932	52,854	39,769	13,085

แหล่งที่มา : กจช.(2) สำนักนายกรัฐมนตรี 0201.76/2 (1932-1938 ; กจช(3) สำนักนายกรัฐมนตรี 0201.76/1 (1929-1953)

ผลผลิตข้าวเจ้าของไหหลำได้ถูกทำลายโดยสิ้นเชิงสองปีติดต่อกัน ในปี ค.ศ.1924-1925 โดยพายุไต้ฝุ่นและฝนแล้ง อัตราส่วนของพื้นที่เพาะปลูกที่มีการปลูกข้าวจ้าวในเฉาโจวได้ลดลงในทศวรรษ 1920 จากร้อยละ 75 เหลือร้อยละ 40 นอกจากนี้ในช่วงระยะเวลาดังกล่าวก็มีความไม่สงบทางการเมือง การปล้นสะดม และการแตกคอกันระหว่างพรรคก๊กมินตั๋งและพรรคคอมมิวนิสต์ [Skinner 1957 : 174]

เป็นที่น่าสังเกตว่าการอพยพเข้ามาของชาวจีนในเมืองไทยหลังจากปี ค.ศ.1910 นั้น ได้มีการอพยพเข้ามาของผู้หญิง ซึ่งติดตามสามีมาด้วย และมีแนวโน้มว่าชาวจีนและครอบครัวมีแนวโน้มที่จะตั้งถิ่นฐานถาวรในเมืองไทย ในขณะที่การไหลบ่าเข้ามาของชาวจีนอพยพนับแต่ปี ค.ศ. 1910 เป็นต้นมา ก็ได้มีความคิดชาตินิยมที่เริ่มต่อต้านคนจีนในประเด็นเกี่ยวกับการควบคุมเศรษฐกิจที่สำคัญ ๆ ได้แสดงความวิตกเกี่ยวกับการมีบทบาทเพิ่มขึ้นในทางเศรษฐกิจ ในปี ค.ศ. 1929 รัฐบาลได้บันทึกบทบาทของแรงงานชาวจีนดังบันทึกต่อไปนี้

While Siamese people produce yearly, the great crops of rice, on which its wealth chiefly depends, the control of buying, selling and milling of that rice is in the hands of the Chinese. The Chinese likewise control the handling and marketing of fish. These are merely striking examples of the great economic power of the Chinese. It must be the desire and purpose of the government to create eventually among the Siamese, an enterprising class sufficiently numerous and capable to carry on the essential business and commerce of the country. It is not, of course, assumed that a restriction on or even total exclusion of Chinese immigrants, will create that class. There are ways in which the government can aid in creating such a Siamese business class... It is however, clear that it can not be created in the face of unlimited Chinese competition... In fact, few nations can compete successfully with the Chinese.

The only safe conclusions to be drawn from the facts are as follows: First. A marked increase in the Chinese population through unlimited immigration will menace the complete control and direction of the policies of the Siamese Government and might prevent it from carrying out such policies essential for the protection of its own national interests. Second. If the interests and demands of the Chinese within Siam are ever in fact backed up by an active centralised government in China, the combination would be exceedingly dangerous. While the Siamese race might retain indefinitely the actual control of the government, the policy of the government might, in fact, be dominated by Chinese interests. [กจช.(3) สำนักนายกรัฐมนตรี 0201.76/1 (1929-1953)]

นอกจากนี้ในปี ค.ศ.1929 พระเพชรอินทรา เสนาบดีกระทรวงมหาดไทยได้เสนอแนะให้มีการตั้งทบวงแรงงาน (Labour Bureau)เพื่อสนับสนุนให้ชาวไทยมีส่วนร่วมในกิจกรรมทาง

เศรษฐกิจมากขึ้น แต่ว่าข้อเสนอดังกล่าวก็ถูกระงับไป [กจช.สำนักนายกรัฐมตรี 0201.76/1 (1929-1953) ; กจช. ร.7 กระทรวงพาณิชย์ 18/4 (1930) ; กจช. ร.7 กระทรวงพาณิชย์ 13/4 (1930)]

ตอนที่ 3 การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ

จนกระทั่งปี ค.ศ.1890 นั้น ลักษณะทางกายภาพของกรุงเทพฯเป็นเมืองน้ำ (Floating City) เป็นสำคัญ แม่น้ำเจ้าพระยาและคลองน้อยใหญ่ในกรุงเทพฯ มีผลสำคัญต่อองค์ประกอบทางกายภาพของกรุงเทพฯ ตลอดจนถือว่าเป็นพื้นฐานทางเศรษฐกิจ (infrastructure) ได้การพัฒนาเศรษฐกิจกรุงเทพฯ ความสำคัญของแม่น้ำลำคลอง เราพอจะจำแนกได้ดังนี้ (1) ได้ใช้เป็นทางสัญจรและขนส่ง (2) ใช้เป็นตลาดท้องน้ำของพ่อค้าและแม่ค้า (3) ใช้เป็นแหล่งน้ำเพื่อการเพาะปลูกในกรณีทั่วไป (4) ใช้เป็นแหล่งที่ตั้งบ้านเรือน ที่อยู่อาศัย เรียงรายไปตามริมคลอง [นิจ 2525 : 4] นอกจากคลองจะเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สำคัญ และได้ใช้เป็นคูเมืองป้องกันข้าศึกศัตรู เช่นในกรณีของคลองรอบกรุง แม่น้ำลำคลองยังเป็นเส้นทางลำเลียงส่วยและภาษีต่าง ๆ จากภูมิภาคอื่น ๆ เข้าสู่กรุงเทพฯ เป็นต้น (บทที่ 3)

ในปี ค.ศ.1822 เมื่อจอห์น ครอฟอร์ด เข้ามากรุงเทพฯ เขาได้บรรยายสภาพการขนส่งในกรุงเทพฯ มีดังต่อไปนี้คือ "จากจำนวนของเรือต่าง ๆ ทุกขนาดและทุกลักษณะ ซึ่งกำลังผ่านไปมา ทำให้โฉมหน้าของแม่น้ำแสดงถึงภาพอันจอแจแออัด จำนวนของเรือเหล่านี้ทำให้เราประหลาดใจในขณะนั้นว่าช่างมีมากมายเสียเหลือเกิน, เพราะเหตุที่เราไม่ทราบมาก่อนเลยว่าในกรุงเทพฯ มีทางเดินอยู่เพียงสองสามสาย หรือไม่มีเลย และเราไม่เคยทราบด้วยว่า แม่น้ำกับลำคลองนั้น ใช้เป็นหนทางสาธารณะ ไม่เพียงแต่สำหรับขนส่งสินค้าเท่านั้น แต่สำหรับผู้คนทุกเพศทุกวัยวรรณะด้วย" [Crawfurd อ้างใน นิจ 2525 ; 3]

แม้ว่าจะล่วงเลยมาถึงสมัยรัชกาลที่ 3 (1824-1851) แล้วก็ตาม กรุงเทพฯ ยังไม่มีถนนหนทางที่จัดได้ว่าเป็นมาตรฐานของตะวันตก หมอบรัดเลย์กล่าวว่า "จนกระทั่งปลายสมัยรัชกาลที่ 3 ก็ยังไม่มีถนนนอกกำแพงพระนคร ยกเว้นถนนสายหนึ่งที่ตัดผ่านตลาดใหญ่ซึ่งมีร้านค้ารุงรังริมทางเดินอันคับแคบ" [อ้างใน นิจ 2525 : 11]

สังฆราชบาเลกัวซ์ได้บันทึกไว้เมื่อต้นสมัยรัชกาลที่สามโดยกล่าวไว้ว่า "ในเมืองหลวงไม่มีรถสักคนเดียว ต่างใช้เรือกันทั้งนั้น แม่น้ำลำคลองแทบจะเป็นเส้นทางคมนาคมอย่างเดียว เว้นแต่ใจกลางเมืองอันมีร้านค้าหรือตลาดเท่านั้นที่มีถนนปูด้วยอิฐแผ่นใหญ่ ๆ" [อ้างใน นิจ 2525 : 3]

แม่น้ำลำคลองถือได้ว่ามีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในกรุงเทพฯ ในศตวรรษที่ 19 แม่น้ำลำคลองเกี่ยวข้องกับชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน เป็นแหล่งก่อตั้งของบ้านเรือนที่อยู่อาศัย ตลาด การใช้ดื่มและใช้สอย แม่น้ำลำคลองจัดได้ว่าเส้นทางคมนาเชื่อม

ระหว่างกรุงเทพฯและภูมิภาคอื่น ๆ เพื่อใช้ในการขนส่งส่วยและภาษีเข้าสู่กรุงเทพฯ และใช้เพื่อการบริหาร ตลอดจนนำสินค้าจากภูมิภาคอื่น ๆ เพื่อใช้ในการส่งออก แม้กระทั่งหลังปี ค.ศ. 1900 แล้วก็ตาม การส่งออกข้าวยังคงใช้คลองเป็นทางหลักในการขนส่งจากภูมิภาคอื่น ๆ มาสู่ท่าเรือกรุงเทพฯ

แม่น้ำลำคลองถือได้ว่าเป็นปัจจัยสำคัญยิ่งต่อการเจริญเติบโตของเมืองท่ากรุงเทพฯ เพราะว่าเมื่อการค้าระหว่างประเทศขยายตัว ย่อมมีผลต่อการเจริญเติบโตของเมือง (city) และเมืองท่า (port) หรือกล่าวคือ เมืองและท่าเรือจะพัฒนาไปด้วยกัน ในศตวรรษที่ 19 จนถึงต้นศตวรรษที่ 20 อิทธิพลของการค้าและกิจกรรมทางเศรษฐกิจของท่าเรือมีบทบาทกับการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของกรุงเทพฯ แผนที่ของกรุงเทพฯในอดีต [กรมแผนที่ทหาร 2525] ได้แสดงถึงบทบาทของแม่น้ำลำคลองกับการพัฒนากรุงเทพฯ [ดู Sternstein 1982 : 25] เพราะบริเวณชายฝั่งริมแม่น้ำเจ้าพระยาและลำคลองเต็มไปด้วยที่ตั้งของสำนักงานใหญ่ โกดังสินค้า ท่าเรือเอกชนของบริษัทการค้าระหว่างประเทศ โรงสีข้าว โรงเลื่อย และท่าเรือของกิจกรรมเหล่านี้ สำนักงานกงศุล ท่าเรือในอดีตกระจุกตัวอยู่บริเวณท่าเรือของบริษัท Bangkok Dock ท่าเรือเอกชนซึ่งได้เริ่มดำเนินการในปี ค.ศ.1865 โดยการรวบรวมทุนจดทะเบียนของชาวอังกฤษ ในตอนต้นศตวรรษที่ 20 บริษัท Bangkok Dock ได้ปรับปรุงกิจการของบริษัท และได้มีการขยายกิจการของบริษัท โดยได้มีการสร้างท่าเรือของตนเองเพิ่มขึ้นอีก 2 แห่ง

การขยายเมืองของกรุงเทพฯ ในอดีตก่อนปี 1890 นั้น ได้มีการขยายตัวตามแม่น้ำเจ้าพระยา แหล่งการค้า ย่านพาณิชยกรรม และชุมชนมักจะกระจุกตัวอยู่บริเวณสีลม ถนนเจริญกรุง ถนนสาธร ในปัจจุบัน นอกจากนี้การตั้งชุมชนของกรุงเทพฯ มักจะกระจุกตัวตามลำคลองที่สำคัญมีดังต่อไปนี้ : คลองบางกองใหญ่ คลองรอบกรุง คลองมหานาค คลองแสนแสบ คลองผดุงกรุงเกษม คลองหัวลำโพง คลองภาษีเจริญ คลองทวีวัฒนา คลองประเวศบุรีรมย์ คลองเปรมประชากร คลองวัดสามปลื้ม คลองสาธณ คอลอรชร คลองสวนหลวง คลองสระปทุม คลองราชดำริ

บทบาทของแม่น้ำเจ้าพระยายังถือว่าเป็น เส้นทางที่ขนส่งที่สำคัญที่สุดของกรุงเทพฯ ที่เชื่อมกับภูมิภาคอื่น ๆ บันทึกกงศุลอเมริกัน นาย Townsend Harris ได้พรรณาถึงความสำคัญของแม่น้ำเจ้าพระยาในปลายทศวรรษ 1860 ดังต่อไปนี้

"Bangkok situated on the river Manum, is the great center of the commerce, in land, coatwise, and foreign, of the kingdom. This river is the most important commercial channel in Siam ; it provides the greater part of the kingdom, and monopolizes the heaviest share of its navigation and commerce. The principal articles brougth down this river from the upper provinces are : rice and paddy, cotton, teak, timber, sapanwood, lac, gum benzoin, ivory, and beeswax ; while the districts east and west of the Manum furnish gamboge, cardamums and sugar."[United States Consular Reports 1872 : 991]

กล่าวโดยสรุปอีกครั้ง แม่น้ำลำคลองในอดีตได้ช่วยลดต้นทุนการขนส่ง และเพิ่มสมรรถนะการขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักมาก เช่น ข้าวและพืชผลอื่น ๆ แม่น้ำลำคลองช่วยให้การขนส่งข้าวจากที่ราบภาคกลางเพื่อการส่งออก ณ ท่าเรือกรุงเทพฯ ผลที่ตามมาก็คือ กรุงเทพฯ ได้เจริญเติบโตขึ้นในฐานะเมืองท่าที่สำคัญที่สุดของไทย และแม้ว่าจนกระทั่งสงครามโลกครั้งที่สองแล้วก็ตาม การขนส่งข้าวเพื่อการส่งออกของไทยต้องอาศัยแม่น้ำลำคลองเป็นสำคัญ [ประมาณว่าร้อยละ 70-80 ของการส่งออกข้าว] ในขณะที่บทบาทของทางรถไฟมีความสำคัญในการขนส่งข้าวเพื่อการส่งออกมีน้อยกว่าแม่น้ำลำคลองมาก

หลังจากทศวรรษ 1890 เป็นต้นมา กรุงเทพฯ ได้มีการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพจาก "เมืองน้ำ" มาสู่ "เมืองบก" การตั้งถิ่นฐานของชุมชนได้เคลื่อนย้ายจากริมแม่น้ำลำคลองมาสู่ข้างถนน การคมนาคมขนส่งในกรุงเทพฯ ได้เปลี่ยนจากการใช้เรือเป็นพาหนะสำคัญ มาเป็นการใช้รถราง รถยนต์มากขึ้น การสร้างถนนมีเพียงแต่เป็นภาพสะท้อน การรับแนวความคิดที่ทันสมัยของชาวตะวันตก และแสดงถึงการเปลี่ยนแปลงขององค์ประกอบทางกายภาพ ทว่าเป็นปัจจัยสำคัญในการกระตุ้นให้เกิดการขยายตัวทางการค้า และธุรกิจ การสร้างถนนเป็นเครื่องสะท้อนถึงการเพิ่มขึ้นของอุปสงค์สืบเนื่องจากการเพิ่มขึ้นของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ซึ่งเกิดขึ้นจากการค้าระหว่างประเทศเป็นสำคัญ ในปี ค.ศ.1900 กงศุลอังกฤษได้บันทึกสภาพการคมนาคมในกรุงเทพฯ ไว้ดังนี้ :

"Thirty-five years ago there were no streets in Bangkok. All traffic was carried on by boats, and the numerous canals still compete with the street traffic. As late as ten years ago there were no more than 9 miles of paved streets in the whole city. Today there were over 47 miles, and many new streets are being opened up each year, on which the old iron and wooden bridges are being replaced by modern steel bridges. The king himself builds on steel bridge each year out of his private funds as a gift to the city, and this is opened to the public with some ceremony on his birthday. The government imports from England every year considerable quantities of bridge materials. " [Account and Paper, 1900, Parliament Commons, Vol 87].

จากทศวรรษ 1890 เป็นต้นมา กรุงเทพฯได้เจริญเติบโตไปทุกทิศทุกทาง พื้นที่ของกรุงเทพฯ ได้ขยายตัวอย่างรวดเร็ว ดังจะเห็นได้ว่า ได้มีการขยายเมืองจากพื้นที่ภายในกำแพงเมืองและพื้นที่บริเวณถนนเจริญกรุงไปยังพื้นที่รอบนอก อาทิเช่น ทุ่งหัวลำโพง ทุ่งสามเสน ทุ่งบางกะปิ ทุ่งพญาไท สวนดุสิต และทุ่งส้มบ่อย พื้นที่เหล่านี้ในอดีตก่อนปี ค.ศ.1890 นั้นส่วนใหญ่ใช้เป็นที่นาเพื่อการเพาะปลูกข้าว ปลูกพืชสวนและต้นไม้อื่น ๆ นับแต่ปี ค.ศ.1890 เป็นต้นมา พื้นที่บริเวณดังกล่าวได้แปรสภาพเป็นพื้นที่ที่อยู่อาศัย และเป็นพื้นที่เขตเมืองมากขึ้น รูปแบบ

การตั้งถิ่นฐานนของชุมชนก็เปลี่ยนแปลงไปจากการตั้งถิ่นฐานบริเวณแม่น้ำลำคลอง โดยย้ายไปตั้งถิ่นฐานบริเวณถนน

ประมาณปี ค.ศ.1910 พื้นที่ของกรุงเทพฯได้เปลี่ยนเป็นพื้นที่เพื่อที่อยู่อาศัยการพาณิชยกรรม และอุตสาหกรรม มากขึ้น โดยครอบคลุมพื้นที่ในอำเภอดังต่อไปนี้คือ สำเพ็ง ดุสิต สระประทุม บางรัก บางคอแหลม บางลำพูล่าง บางกอกน้อย บางกอกใหญ่ บางส่วนของบางซื่อตรงฝั่งทางด้านตะวันตกของคลองเปรมประชากร [กจช. ร.5 กระทรวงนครบาล 4.1 (1906-1910)] รวมพื้นที่รอบนอกของกรุงเทพฯ อันประกอบไปด้วย บางกะปิ บางซื่อ บางเขน บางขุนเทียน ราชบูรณะ ตลิ่งชัน ภาษีเจริญ และหนองแขม มีผลให้พื้นที่ของกรุงเทพฯ ได้ขยายตัวไปอย่างรวดเร็ว เป็นที่น่าสังเกตว่าความเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ นั้นมีการกระจุกตัวอยู่มากอยู่ในบริเวณพื้นที่ของบางรัก ซึ่งมีที่ตั้งอยู่ทางทิศใต้ของคลองผดุงกรุงเกษมซึ่งเป็นบริเวณที่ถนนเจริญกรุงเชื่อมต่อกับบริเวณพื้นที่ส่วนกลางของกรุงเทพฯ ความเจริญรุ่งเรืองของพื้นที่บริเวณนี้ส่วนหนึ่งมาจากการสร้างถนนในบริเวณนี้เป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ในบริเวณดังกล่าวยังมีท่าเรือขนถ่ายสินค้าเป็นจำนวนมากอยู่ในบริเวณนี้ พื้นที่บริเวณนี้ยังเป็นที่ตั้งของโรงสีข้าว โรงเลื่อย และอื่น ๆ นอกจากพื้นที่บริเวณนี้แล้ว พื้นที่ที่เจริญรุ่งเรืองอีกส่วนหนึ่งของกรุงเทพฯ ได้แก่ บริเวณอำเภอสำเพ็ง ทั้งพื้นที่บริเวณบางรักและสำเพ็งที่เชื่อมโดยถนนเจริญกรุงได้กลายเป็นศูนย์การค้าที่สำคัญของกรุงเทพฯ จนกระทั่งถึงปี ค.ศ.1950 เพราะเป็นที่ตั้งของสำนักงานใหญ่ ร้านค้า ธนาคาร โกดังเก็บสินค้า และโรงแรมชั้นนำ

การขยายพื้นที่ก่อสร้าง (built-up areas) ของกรุงเทพฯ จะมีลักษณะเป็นการขยายพื้นที่โดยการสร้างถนนและการคมนาคมขนส่งทางบกแทน การขุดคลองเริ่มน้อยลงมาก การขุดคลองสาธรในปี ค.ศ.1895 ถือได้ว่าเป็นคลองสุดท้ายในตัวเมืองกรุงเทพฯ หรือเป็นคลองที่ขุดขึ้นเป็นคลองสุดท้ายในศตวรรษที่ 19 คลองสาธรนี้เป็นคลองเชื่อมโยงระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยากับคลองหัวลำโพง ณ จุดตัดที่ถนนวิทยุ แม้ว่าหลังปี ค.ศ.1900 เป็นต้นมาจะมีการขุดคลองในเขตธนบุรีเพิ่มขึ้นอีก 2-3 คลอง แต่ว่าหลังปี ค.ศ.1915 ไม่มีการขุดคลองเพิ่มขึ้นอีกเลยในเขตกรุงเทพฯ และธนบุรี [Beek 1995 : 62] มิหนำซ้ำ จำนวนถนนได้เพิ่มขึ้นตามลำดับ แนวโน้มการถมคลองเพื่อก่อสร้างเป็นถนนก็มีมากยิ่งขึ้นตามลำดับ คลองที่รัฐบาลถมแล้ว เช่น ถมคลองตรอกเต๋า ถมคลองศาลใหม่ ถมคลองนาวรี ถมคลองวัดสามปลื้ม ถมคลองโรงกะทะ ถมคลองวัดปทุมคงคา ถมคลองสวนหลวง เป็นต้น ถนนที่ตัดขึ้นมาแทนคลองซึ่งถมแล้วจะมีชื่อว่า “ถนนคลองถม” เช่น ถนนคลอง

ถมวัดตึก ถนนคลองถมสระแก้ว ถนนคลองถมพระยาไกร ถนนคลองถมวัดโคก ถนนคลองถมจักรวรรดิ์ ซึ่งถนนเหล่านี้จะอยู่ในย่านคนจีนทำการค้าเป็นสำคัญ [พอพันธ์ 2540 : 19]

การสร้างสะพานข้ามคลองต่าง ๆ ควบคู่กับการสร้างถนน ได้เกิดขึ้นอย่างมากมายนับตั้งแต่ปี ค.ศ. 1890 เป็นต้นมา สะพานในเขตคลองผดุงกรุงเกษม มีดังนี้ สะพานเฉลิมสวรรค์ 58 สะพานผ่านพิภพลีลา สะพานเจริญศรี 34 สะพานช้างโรงสี สะพานปีกุล (สะพานหมู) สะพานอุบลรัตน์ สะพานตัวตะเมา สะพานเจริญรัช 31 สะพานนรรัตนสถาน สะพานผ่านฟ้าลีลา สะพานสนมตอมามารถ สะพานระพีพัฒนภาค สะพานภาณุพันธ์ สะพานเทเวศรนฤมิตร สะพานวิศุกรรมนฤมาน สะพานมัฆวานรังสรรค์ สะพานเทวกรรมรังรักษ์ สะพานหน้าวัดโสมนัสวิหาร สะพานจตุรภักตรีรังสฤษดิ์ สะพานเจริญราษฎร์ 32 สะพานกษัตรย์ศึก สะพานเจริญสวัสดิ์ 36 สะพานมหาดไทยอุทิศ สะพานบ้านดอกไม้ สะพานนริศดำรัส ส่วนสะพานนอกเขตคลองผดุงกรุงเกษม ได้แก่ สะพานกลุ่มวัดเบญจมบพิตร สะพานเสาวนีย์ สะพานชมัยมรุเชช สะพานเฉลิมหล้า 51 สะพานพระราม 6 [กรมศิลปากร 2525] การพัฒนาถนนตั้งแต่ปี ค.ศ. 1890 มีผลให้กรุงเทพฯ เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะความต้องการความสะดวกและรวดเร็วในการติดต่อค้าขาย ตลอดจนการขนส่ง ด้วยเหตุนี้เองรถยนต์ซึ่งถูกนำเข้าสู่สังคมไทยเป็นครั้งแรกในปลายสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ (ค.ศ.1902) โดยที่ก่อนหน้านั้นยวดยานพาหนะที่ใช้มี 3 แบบด้วยกันคือ 1 รถเจ็กมีมากที่สุด(รถเจ็กนี้พระยาโชดึกราชเศรษฐีนำมาจากเมืองจีน ในปี ค.ศ.1871) 2. รถม้า 3. รถราง (นำเข้ามาครั้งแรกในปี พ.ศ.1888 ต่อมาก็เดินด้วยไฟฟ้าในปี พ.ศ.1892) [บุปผณาฎ 2525 :27] การเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นถึง 401 คันในปี ค.ศ.1910 [(เทศภิบาล : เล่ม 13, ร.ศ.131 257-259] เกิดการสานต่ออาชีพต่าง ๆ มากมาย เช่น ธุรกิจรถเมล์ ของพระยาภักดีนรเศรษฐ (เลิศ เศรษฐบุตร) รถแท็กซี่ของพระยาเทพหัสดิน (ผาด เทพหัสดิน ณ อยุธยา) รถบรรทุกสินค้า เป็นต้น

ระหว่างปี ค.ศ.1910-1925 การเจริญเติบโตของกรุงเทพฯได้ขยายตัวไปยังทิศตะวันตกมากขึ้น เริ่มจากสี่พระยาไปถนนตก นอกจากนี้นับแต่ปี ค.ศ.1915 เป็นต้นไป พื้นที่ของกรุงเทพฯ ได้มีการขยายตัวไปยังอำเภอรอบนอก เพราะมีการยกเลิกอำเภอชั้นใน 7 อำเภอ และการยกเลิกอำเภอชั้นนอก 7 อำเภอ โดยมีการก่อตั้งอำเภอ 25 อำเภอ ผลที่ตามมาก็คือ พื้นที่เขตเมืองเริ่มขยายตัวมากขึ้น

ในช่วงทศวรรษ 1930 พื้นที่ของกรุงเทพฯได้ขยายตัวไปยังจังหวัดธนบุรีมากยิ่งขึ้นเพราะได้มีการสร้างสะพานพุทธเชื่อมยังพระนครและธนบุรี ในปี ค.ศ.1932 ทั้งนี้เพราะการสร้างสะพานมีผลให้การติดต่อระหว่าง 2 จังหวัดมีมากขึ้น เป็นที่น่าสังเกตุว่าในทศวรรษ 1930 นั้น ได้มีการก่อสร้างถนนเป็นจำนวนมากในฝั่งธนบุรี ซึ่งมีผลให้พื้นที่ทำการเกษตรในฝั่งธนบุรีค่อย ๆ เปลี่ยนเป็นพื้นที่ที่อยู่อาศัยและการพาณิชยกรรมมากยิ่งขึ้น ในทศวรรษ 1930 การขยายกิจการของพื้นที่กรุงเทพฯ ได้ขยายตัวไปทางทิศเหนือมากยิ่งขึ้น เพราะได้มีการสร้างถนนเชื่อมระหว่างจังหวัดพระนครและนนทบุรี ในปี ค.ศ.1931

หันมาพิจารณาสถิติเกี่ยวกับยวดยานพาหนะซึ่งเป็นเครื่องชี้ถึงการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบทางกายภาพจากทาง "น้ำ" มาสู่ "บก" มากขึ้น สถิติจากตารางที่ 4.21 แสดงว่า การขนส่งทางบกเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และได้ทดแทนการขนส่งน้ำอย่างรวดเร็ว เพราะในปี ค.ศ. 1929 มีรถยนต์อยู่ในกรุงเทพฯ ทั้งสิ้นเท่ากับ 401 คัน และเพิ่มขึ้นเป็น 3,361 คันในปี ค.ศ. 1929/30 รถลากเพิ่มขึ้นจาก 2,468 คันในปี ค.ศ.1910/11 เป็น 3,000 คัน ในปี ค.ศ. 1929/30 ในขณะที่จำนวนเรือที่ใช้สอยได้ลดลงตามลำดับ กล่าวคือ ลดลงจาก 125,315 ลำในปี ค.ศ.1910/11 เป็น 80,465 ลำ ในปี ค.ศ.1929/30

ตารางที่ 4.21 สถิติยานพาหนะในกรุงเทพฯ ค.ศ.1910/11 และ ค.ศ.1929/30

รายการ	1910/11	1929/30
เรือ (ลำ)	125,316	80,465
รถยนต์ (คัน)	401	3,361
เรือกลไฟ (ลำ)	259	232
รถม้า (คัน)	376	123
เกวียน (คัน)	268	193
รถลาก (คัน)	2,468	3,000
จักรยาน (คัน)	ไม่มีข้อมูล	5,248
รถบรรทุก (คัน)	ไม่มีข้อมูล	635
มอเตอร์ไซด์ (คัน)	ไม่มีข้อมูล	308

แหล่งที่มา : [เทศาภิบาล 1913 : 257-259 ; เทศาภิบาล 1929 : 398-400]

หมายเหตุ : ตัวเลขข้างต้นหมายถึงมลฑลกรุงเทพฯ และไม่ได้รวมอำเภอชั้นในในกรุงเทพฯ

หากเราพิจารณาถึงสัดส่วนของยานพาหนะในกรุงเทพฯ เมื่อเทียบกับทั่วราชอาณาจักรแล้วจะเห็นว่า สัดส่วนดังกล่าวอยู่ในระดับที่สูงมาก อาทิเช่น สัดส่วนของรถยนต์ในกรุงเทพฯ คือรถยนต์ทั้งหมดทั่วราชอาณาจักรสูงถึงร้อยละ 97 ในปี ค.ศ.1910 และ ร้อยละ 71 ในปี ค.ศ. 1929 ในขณะที่สัดส่วนของยานพาหนะอื่น ๆ เช่น รถม้า รถลาก และรถมอเตอร์ไซด์ ในกรุงเทพฯต่อยานพาหนะทั้งหมดทั่วราชอาณาจักรอยู่ในระดับสูง ดังแสดงในตารางที่ 4.22

ตารางที่ 4.22 จำนวนยานพาหนะในกรุงเทพฯ เมื่อคิดเป็นร้อยละของทั่วราชอาณาจักร, ปี ค.ศ.1910 และ 1929

รายการ	(1)กรุงเทพ	(2)ทั่วราชอาณาจักร	(1)เมื่อคิดเป็นร้อยละของ (2)
รถม้า 1910	372	1,075	34
1929	378	818	46
รถลาก 1910	2,469	3,206	77
1929	3,000	3,574	84
รถยนต์ 1910	401	413	97
1929	3,361	4,734	71
รถจักรยาน 1910	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล
1929	5,248	24,232	22
รถบรรทุก 1910	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล
1929	634	4,824	13
รถมอเตอร์ไซด์ 1910	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล
1929	308	558	55

แหล่งที่มา : [เทศาภิบาล 1913 : 259 ; 1929 : 390-391]

ถนนกับการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ

ดังได้กล่าวมาแล้วในบทต้น ๆ ว่า ถนนเป็นปัจจัยสำคัญในการเปลี่ยนแปลงบทบาทของกรุงเทพฯ จาก “เมืองน้ำ” มาสู่ “เมืองบก” ในบทที่จะกล่าวถึง ประวัติศาสตร์การก่อสร้างถนนตลอดจนผลกระทบทางเศรษฐกิจของการก่อสร้างถนนนกับการเจริญเติบโตของเมืองกรุงเทพฯ ในด้านที่สำคัญดังต่อไปนี้ การขยายตัวของการก่อสร้างห้องแถวของพระคลังข้างที่การขยายตัวทางด้านการค้าและการลงทุน และการขยายตัวของการขนส่งทางบก

ประวัติศาสตร์การสร้างถนนในกรุงเทพฯ

จวบจนกระทั่ง ค.ศ.1867 ถนนในกรุงเทพฯ มีเพียงแต่ถนนกระจุกตัวบริเวณมหาราชวัง และถนนเหล่านี้เป็นเพียงทางเดินที่แคบ และเป็นถนนสำหรับใช้เป็นเครื่องประดับสำหรับพระราชวังเท่านั้น หาได้มีวัตถุประสงค์เพื่อการคมาคมขนส่งและเพื่อสนับสนุนการขยายตัวทางด้าน

พาณิชย์ไม่ ถนนที่สำคัญในช่วงก่อนปี ค.ศ.1868 มีดังต่อไปนี้คือ กลุ่มที่ 1 ถนนซึ่งอยู่ภายในพระบรมมหาราชวังมีดังต่อไปนี้ ถนนอมรวิถี ถนนจักรีจรัลเขื่อนขันธ์ ถนนนิเวศ์ กลุ่มที่ 2 ถนนที่ล้อมรอบกำแพงพระบรมมหาราชวังมีดังต่อไปนี้ ถนนสนามไชย (เดิมเรียกว่าถนนจักรวรรดิวังหลวง) ถนนหน้าพระลาน ถนนท้ายวัง นอกจากนี้ก็ยังมีถนนซึ่งทอดจากพระบรมมหาราชวังออกไปทิศต่าง ๆ มีดังนี้ ถนนจักรพรรดิวังหลวง ถนนท่าช้างวังหลวง ถนนจักรพรรดิวังหน้า ถนนเสาชิงช้า ถนนพระจันทร์ ถนนหน้าวัดมหาธาตุ ถนนหน้าโรงไหม ถนนท่าขุนนาง ถนนสามเพ็งถนนหลักเมือง ถนนบ้านญวน หรือถนนบ้านหม้อ ถนนสะพานเสี้ยว ถนนรอบพระนคร

ลักษณะของถนนในสมัยนั้นเป็นถนนแคบและสกปรก เราได้ทราบจากจดหมายเหตุของชาวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในกรุงเทพฯ ดังบันทึกของ Hall, Ruschenberger และ Fitzroy (1835-37) ดังต่อไปนี้

"......เมืองนี้ดูเสมือนโผล่ขึ้นมาจากน้ำเช่นเดียวกับเวนิส... ถนนก็แคบและสกปรก, ทางในส่วนที่ปูอิฐไว้ตรงกลางก็กว้างเพียงพอสำหรับคนสองคนเดินเรียงหน้ากันเท่านั้น" [อ้างใน นิจ 2525 : 8]

นอกจากนี้ยังมีจดหมายเหตุฉบับอื่นในระยะเวลาใกล้เคียงกัน คือบันทึกของ Earl, George Windsor (1832-1834) กล่าวถึงความยากลำบากของการเดินถนนในสมัยนั้น ดังนี้

"....การเดินเท้าเข้าไปในเมือง เป็นการไม่สะดวกเลย, ทั้งนี้เป็นด้วยความลึกของโคลนในถนน.... เป็นการไม่สะดวกอย่างยิ่งที่จะเดินในเมืองนี้ ทั้งนี้มิใช่เป็นเหตุจากโคลนเท่านั้น แต่จากจำนวนของสุนัขด้วยเจ้าสัตว์เหล่านี้ปรากฏว่าเห็นฝรั่งเป็นเหยื่ออันน่าล่าในระหว่างการเดินทางระยะสั้น ๆ เพียงสองหรือสามเที่ยวในเมืองอันเป็นหล่มนี้ ข้าพเจ้าได้รับการปกป้องโดยลูกเรือสองคนผู้ถือพายเป็นอาวุธ ด้วยเหตุนี้เราจึงสามารถสกัดกั้นสัตว์ที่น่ารำคาญเหล่านี้ไว้ได้......" [อ้างใน นิจ 2525 : 8]

<u>ถนนพระราม 4 และถนนเจริญกรุง</u>

ก่อนที่จะมีการสร้างถนนเจริญกรุงซึ่งถือว่าเป็นถนนสายแรกในกรุงเทพฯ (ตามมาตรฐานของการสร้างถนนแบบตะวันตก) นั้น ในปี ค.ศ.1860 (1 ปีก่อนการสร้างถนนเจริญกรุง) ฝรั่งที่เข้ามาตั้งห้างร้านค้าอยู่ตามริมแม่น้ำเจ้าพระยาทางฝั่งพระนครด้านใต้ (สี่พระยา บางรักสาธร และวัดพระยาไกร ในปัจจุบัน) ได้เข้าชื่อกันทำหนังสือร้องเรียนว่า "เรือลูกค้าจะขึ้นมาค้าขายถึงกรุงเทพมหานครทางไกลนัก หน้าฤดูน้ำ น้ำก็เชี่ยวแรงนัก กว่าจะขึ้นมาถึงกรุงเทพมหานครก็ได้ป่วยการหลายวัน จะขอลงไปตั้งห้างซื้อขายใต้ปากคลองพระโขนงตลอดถึงบางนา จะให้ขุดคลองลัดตั้งแต่บางนามาตลอดคลองผดุงกรุงเกษม จึงโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมให้ปรึกษาท่านเสนาบดี ๆ ปรึกษาเห็นพร้อมกันให้กราบทูลว่า ถ้าชาวยุโรปยกกันลงไปตั้งอยู่ที่บางนาได้ ก็จะห่างไกลออกไปก็มีคุณอย่างหนึ่งด้วยความหยุกหยิกนั้นน้อยลง ถึงจะขุดคลองให้เดินเป็นทางลัดก็ควร จึงโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมให้เจ้าพระยารวิวงศมหาโกษาธิบดีที่พระคลัง จ้างจีนขุดคลอง ตั้งแต่

หน้าป้อมผลาญไพรีรามตัดทุ่งลงไปถึงคลองพระโขนง และตัด(แก้) คลองพระโขนงออกไปทะลุออกแม่น้ำใหญ่ เป็นคลองกว้าง 6 วา ลึก 6 ศอก ยาว 207 เส้น 2 วา 3 ศอก เอามูลดินขึ้นถมเป็นถนนฝั่งเหนือตลอดลำคลอง ราคาค่าจ้างจีนขุดคลองและถมถนนเป็นเส้นละ 1 ชั่ง 5 ตำลึง คิดรวมทั้งค่าขุดคลองตอไม้ เป็นเงิน 207 ชั่ง 18 ตำลึง 1 บาท [พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์รัชกาลที่ 4 ฉบับเจ้าพระยาทิพากรวงศ์ เล่ม 1 2504 : 185] หรือรวมเงินเสียค่าจ้างขุดคลองและทำถนนเป็นเงินทั้งสิ้น 16,633 บาท ถนนและคลองสายนี้เรียกว่าถนนตรง [ต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็นถนนพระราม 4] และคลองตรง แต่บางครั้งก็เรียกว่าคลองถนนตรงทางตะวันตกที่บรรจบกับคลองผดุงกรุงเกษมเรียกว่า คลองวัวลำพองตามทุ่งวัวลำพองที่ไหลผ่านและปลายคลองทางตะวันออกซึ่งบรรจบกับคลองพระโขนงเรียกว่าคลองเตย ส่วนถนนตรงช่วงที่ติดคลองวัวลำพองก็เรียกว่าถนนวัวลำพองและกลายเป็นถนนหัวลำโพงในปัจจุบัน

ต่อมาในปี ค.ศ.1861 พ่อค้าและกงศุลต่างประเทศพากันยื่นเรื่องราวต่อกรมท่าขอให้รัฐบาลสร้างถนนในพระนครเพราะ......”ชาวยุโรปเคยขี่รถขี่ม้าเที่ยวตากอากาศ ได้ความสบายไม่มีไข้ เข้ามาอยู่ที่กรุงเทพมหานครไม่มีถนนหนทางที่จะขี่รถขี่ม้าไปเที่ยวพากันเจ็บไข้เนื่อง ๆ ได้ทรงทราบหนังสือแล้วทรงพระราชดำริเห็นว่า พวกยุโรปเข้ามาอยู่ในกรุงมากขึ้นทุกปี ๆ ด้วยประเทศบ้านเมืองเขามีถนนหนทางก็เรียบรื่นสะอาดไปทุกบ้านทุกเมือง บนเมืองของเรามีแต่รถเรี้ยว หนทางก็เป็นตรอกเล็ก ซอกน้อย หนทางใหญ่ก็เปรอะเปื้อนไม่เป็นที่เจริญตา ขายหน้าแก่ชาวนานาประเทศ เขาว่าเข้ามาเป็นการเตือนสติเพื่อจะให้บ้านเมืองงดงามขึ้น จึงโปรดเกล้าฯ ให้พณฯ ท่านเจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์ที่สมุหกลาโหมเป็นแม่กอง จึงให้พระอินทราธิบดีสีหราชรองเมือง เป็นนายงาน ได้จับการทำตั้งแต่ ณ วันพุธ เดือน 3 ขึ้น 6 ค่ำ (วันที่ 5 กุมภาพันธ์) และทำทางก่อถนนที่สะพานเหล็ก ริมวังเจ้าเขมรออกไป 2 สาย สาย 1 ตัดตรงไปข้ามคลองผดุงกรุงเกษม ต่อถนนตรงต่อไป คลองพระโขนงสาย 1 แยกไปข้ามคลองข้างวัดแก้วฟ้า ตลอดลงไปทะลุออกแม่น้ำดาวคนองสาย 1 และอีกสาย 1 ตัดตรงหลังบ้านกงสุลฝรั่งเศส ตลอดมาถึงคลองถนนตรงริมศาลาเจ้าพระยารวิวงศ์มหาโกษาธิบดีสร้างไว้ (ศาลาแดง) [พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4 ฉบับเจ้าพระยาทิพากรวงศ์ 2504 เล่ม 2 : 6-7] ถนนนั้นเรียกว่า “ถนนใหม่” ส่วนชาวตะวันตกเรียกว่า “นิวโรด” เป็นถนนเจริญกรุงตอนนอกกำแพงเมือง

ถนนสีลม ในขณะที่สร้างถนนเจริญกรุงนั้น ได้มีการขุดคลองตั้งแต่คลองบางรักมาตลอดถึงคลองถนนตรงเพื่อเชื่อมถนนตรงกับถนนเจริญกรุง คลองขุดเช่นเดียวกับคลองถนนตรง โดยเจ้าพระยาทิพากรวงศ์บัญชาให้ขุดเอาดินมาถนนทางฝั่งใต้ของคลองเมื่อสร้างเสร็จเรียกกันว่าคลองขวางส่วนถนนขวางก็เกิดจากคลองขวางภายหลังฝรั่งมาตั้งโรงสีลม จึงเรียกว่า“ถนนสีลม” [นิจ 2525 : 18] ถนนทั้งสามสายคือ ถนนเจริญกรุงและถนนสีลม และถนนตรง [ถนนพระราม 4 หรือถนนวัวลำพอง] ถนนแต่ละสายกว้าง 5 ศอก สูง 1 ศอกคืบ รวมทั้งสามสายเป็น 281 เส้น 5 วา ค่าก่อสร้างรวมเป็นเงินทั้งสิ้น 102 ชั่ง 8 ตำลึง 1 บาท 2 สลึง (ประมาณ 8,194) โดยจำแนกเป็นค่าใช้จ่ายดังต่อไปนี้คือ ค่าจ้างจีนถมทางเส้นละ 15 ตำลึง 2 บาท 1 สลึง ค่าถมนั้น

เป็นเงิน 219 ชั่ง 10 ตำลึง 2 บาท ค่าถมร่องค่าขุดตอไม้อีกเป็นเงิน 130 ชั่ง 4 ตำลึง 3 บาท รวมกันเป็นเงิน 150 ชั่ง 9 ตำลึง 2 บาท ค่าขุดคลองกว้าง 6 วา ลึก 6 ศอก ยาว 68 เส้น 16 วา เส้นละ 1 ชั่ง 5 ตำลึง เป็นเงิน 86 ชั่ง ค่าขุดตอไม้เงิน 16 ชั่ง 8 ตำลึง 1 บาท 2 สลึง รวมเป็น 102 ชั่ง 8 ตำลึง 1 บาท 2 สลึง [พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4 ฉบับเจ้าพระยาทิพากรณ์ 2504 เล่ม 2 : 6-7]

ถนนเจริญกรุง(ตอนใน) ในปี ค.ศ.1862 ได้มีการสร้างถนนเจริญกรุง (ตอนใน) ขึ้น รัชกาลที่ 4 "โปรดเกล้าโปรดกระหม่อมให้เจ้าพระยายมราช (ครุฑ) และพระบรมหริรักษ์ เป็นแม่กองตัดทางใหม่ ตั้งแต่มุมวัดพระเชตุพนไปถึงกำแพงพระนครตรงวังเจ้าเขมรข้ามเจาะประตูใหม่ ถนนนั้นกว้าง 4 วา ยาว 25 เส้น 10 วา 2 ศอก มีท่อ ค่าก่ออิฐกันข้างถนนราคาเส้นละ 2 ชั่ง 10 ตำลึง ค่าอิฐ ค่าปูน ค่าทราย รวมเป็นเงิน 178 ชั่ง 5 ตำลึง แล้วให้ก่อสร้างตึกตลาดทั้ง2 ฟากถนนให้ลูกค้าเช่า ให้ชื่อ "ถนนเจริญกรุง" [พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4 ฉบับเจ้าพระยาทิพากรวงศ์ 2504 เล่ม 2 : 30] ค่าใช้จ่ายในการสร้างถนนช่วงนี้เป็นเงิน 19,700 บาท

เป็นที่น่าสังเกตุว่าหลังจากมีการสร้างถนนเจริญกรุงเสร็จแล้ว ได้มีการสร้างตึกแถวชั้นเดียวตามสองฟากถนนเป็นระยะ ๆ แบบอย่างการสร้างตึกแถวริมถนนนำมาจากสิงคโปร์ พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้พระราชทานตึกแถวแก่พระราชโอรสและพระราชธิดาเพื่อเก็บผลประโยชน์ ตึกแถวเหล่านี้ส่วนมากเป็นร้านค้าของคนจีนและห้างฝรั่งทำให้การค้าเริ่มต้นขยายตัวไปพร้อมกับถนนสมเด็จกรมพระยาดำรงราชานุภาพได้บันทึกไว้ว่า เมื่อพระองค์อายุได้ 6 พรรษา รัชกาลที่ 4 พระบิดาได้มอบห้องแถว 2 ห้อง ข้างถนนเจริญกรุงให้แก่พระองค์ ซึ่งพระองค์ได้เก็บค่าเช่าได้เดือนละ 4 บาท [ดำรงราชานุภาพ 2505 : 73]

ถนนบำรุงเมืองและเฟื่องนคร

ได้มีการปรับปรุงถนน 2 สาย ในอดีตให้ทันสมัยขึ้น คือ ถนนบำรุงเมืองและถนนเฟื่องนคร ขึ้น ในปี ค.ศ.1863 พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าฯ ทรงโปรดฯ ให้พระยาพรหมบริรักษ์เป็นนายงานปรับปรุงถนนบำรุงเมืองตั้งแต่จากสนามไชยย่านเสาชิงช้าไปจนถึงประตูผี (ประตูสำราญราษฎร์) เป็นระยะทางทั้งสิ้น 29 เส้น 14 วา 3 ศอก สิ้นเงินค่าก่อสร้างพูนดิน ถมถนนก่ออิฐ รวมทั้งทำท่าน้ำถนนเป็นเงิน 15,092 บาท [นิจ 2525 : 19] และต่อมาในปีเดียวกันก่อนได้ปรับปรุงถนนเฟื่องนครขึ้นเช่นเดียวกัน โดยถนนเฟื่องนครนี้มีความยาวประมาณ 50 เส้น กว้าง 10 ศอก โดยเริ่มจากกำแพงเมืองด้านใต้ (ใต้ปากคลองตลาด) ผ่านบ้านหม้อ บ้านญวน ตัดกับถนนเจริญกรุงเป็นสี่แพร่ง ที่เรียกสี่กั๊กพระยาศรี และตัดกับถนนบำรุงเมืองที่สี่กั๊ก เสาชิงช้า ผ่านวัดมหรรณพาราม โรงเลี้ยงวัว สวนหลวงไปจรดกำแพงเมืองด้านเหนือที่วัดบวรนิเวศ หลังจากสร้างถนนเฟื่องนครแล้วก็มีการสร้างตึกแถว ห้องแถวเพื่อการค้าเกิดขึ้นสองข้างถนน การ

สร้างถนนทั้งหมดในรัชกาลที่ 4 ได้สำเร็จเมื่อปี ค.ศ.1863 เมื่อพระราชทานนามถนนแล้วได้โปรดฯ ให้มีการฉลองถนนที่หน้าพระที่นั่งไชยชุมพลถึง 3 วัน [นิจ 2525 : 20]

เงินที่เอามาสร้างถนนดังกล่าวข้างต้น ได้นำมาจากเงินพระคลังข้างที่ส่วนหนึ่งกับเงินผูกปี้ชาวจีน ดังรายละเอียดของ "ประกาศเงินปี้จีนชวนทำถนน" ดังต่อไปนี้

"มีพระบรมราชโองการให้ประกาศแก่จีนทั้งปวง ซึ่งต้องสูญเสียเงินผูกปี้เข้ามาช่วยราชการแผ่นดินทั้งปวงให้ทราบว่าเงินผูกปี้รายปี ปีระกา ตรีศกนั้น ได้จ่ายทำถนนเจริญกรุงแลถนนหลวง ตลอดลงไปถึงสำเพ็งแลคอกกระบือ แลออกไปกลางทุ่งทางคลองตรงเป็นทางขึ้นได้แล้ว ยังแต่จะต้องซื้อทราย กรวด เพิ่มเติมให้แวงที่ขึ้น ยังจะแก้ไขต่อไป อยู่แต่ถนนบำรุงเมืองนั้น ทรงพระราชศรัทธาบริจาคพระราชทรัพย์แต่พระคลังในที่จ้างจีนทำและซื้อศิลายาว กระนาบสองข้างถนน และได้ซื้อทรายถมแลเพิ่มเติมต่อไป ถนนบำรุงเมืองนี้ไม่ได้ใช้เงินปี้จีนเลยใช้เงินในพระราชทรัพย์พระคลังทั้งสิ้น" [อ้างนิจ 2525 : 20]

<u>ทำไมถนนกรุงเทพฯถึงมีน้อย</u>

ประเด็นคำถามที่น่าสนใจก็คือว่า ถนนกรุงเทพฯ จึงมีน้อยมาก กล่าวคือ จวบจนกระทั่ง ค.ศ.1890 นั้น ในกรุงเทพฯ มีถนนอยู่เพียง 3-4 สายเท่านั้น อันประกอบไปด้วยถนนเจริญกรุง ถนนสีลม ถนนเฟื่องนคร และบำรุงเมือง (ที่จัดได้ว่าเป็นถนนในมาตรฐานของตะวันตก)

สาเหตุที่ถนนในกรุงเทพ มีน้อยก่อนปี ค.ศ.1890 เพราะว่าภูมิศาสตร์ที่ตั้งของกรุงเทพมีลักษณะชื้นและน้ำท่วมได้ง่าย พื้นที่ของเมืองกรุงเทพฯอยู่สูงกว่าระดับทะเลประมาณ 1.5 เมตรเท่านั้น ในช่วงฤดูฝนพื้นที่ของกรุงเทพฯ ถูกน้ำท่วม การก่อสร้างถนนในภาวะเช่นนี้ถึงเป็นการยากลำบากมาก เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาสูงมาก ประกอบกับเทคโลยีในการสร้างถนนยังล้าหลัง การสร้างถนนในอดีตนั้นไม่ได้มีการลงรากกระทุ้งดินให้แน่น เพียงแต่เกลี่ยดินให้เรียบ ถมทรายแล้วก็เอาอิฐเรียงตะแคงให้ชิดกัน ทั้งในหน้าแล้งถนนจะมีฝุ่นตลบ ส่วนในหน้าฝนก็จะเป็นหลุมเป็นบ่อมีแต่โคลนตม นอกจากนี้ถนนสองข้างจะมีน้ำเจิ่งนอง เพราะท่อระบายน้ำเล็ก ไหลไม่สะดวก และยังมีขยะที่พวกร้านค้าทิ้งลงในท่อ ทำให้ท่ออุดตัน นอกจากนี้การสร้างถนนในกรุงเทพ ในระยะแรกนั้นมิได้สร้างขึ้นสำหรับรถยนต์เหมือนในยุโรป แต่สร้างขึ้นสำหรับเกวียน รถลาก รถม้า และคนเดินเท่านั้น ถนเจริญกรุงซึ่งเป็นถนนสายสำคัญในอดีตสร้างขึ้นก่อนที่จะมีเกณฑ์เข้ามาประมาณ 30-40 ปี (นิจ 2525 : 20)

เหตุที่การก่อสร้างถนนมีน้อยกว่าที่ควรจะเป็นอาจจะเป็นเพราะว่าประชากรของกรุงเทพฯ ในอดีตได้อาศัยอยู่บริเวณริมแม่น้ำลำคลองเป็นสำคัญ ยามใดที่มีความต้องการเส้นทางคมนาคมเพื่อการสัญจรก็สามารถกระทำได้โดยการขุดคลองเชื่อมโยงแม่น้ำลำคลองต่าง ๆ ย่อมกระทำได้โดยการขุดคลองเพราะค่าใช้จ่ายในการขุดคลองต่ำกว่าการสร้างถนนเป็นอันมาก นอกจากนี้อาจจะเป็นเพราะว่า กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญของกรุงเทพฯ ยังคงกระจุกตัวอยู่

บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา อาทิเช่น โรงสีข้าว โรงเลื่อย และบริษัทการค้าของชาวต่างประเทศ มีผลให้ความต้องการของถนนมีน้อยกว่าที่ควรจะเป็น ทั้งนี้เพราะว่ากิจกรรมทางเศรษฐกิจ เช่น โรงสีข้าว โรงเลื่อย ย่อมอาศัยการขนส่งทางน้ำเป็นสำคัญ เพราะต้นทุนการขนส่งสินค้าที่น้ำหนักเหล่านี้จะถูกกว่าการขนส่งทางอื่น ๆ

การสร้างถนนกับการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ (1861-1890)

จวบจนกระทั่งปี ค.ศ.1890 ถนนในกรุงเทพฯ มีความสำคัญน้อยกว่าแม่น้ำลำคลอง ดังจะเห็นว่าการสร้างถนนในสมัยแรก ๆ นั้นมักจะก่อสร้างให้มีการขนานกับแม่น้ำลำคลองเป็นสำคัญ ทั้งนี้เพราะว่าชุมชนมักจะกระจุกตัวบริเวณแม่น้ำลำคลองนั่นเอง การก่อสร้างถนนเจริญกรุง สีลม เฟื่องนคร บำรุงเมือง ถนนตรง (พระราม 4) ล้วนแล้วแต่สร้างขนานกับคลองทั้งสิ้น ในกรณีการสร้างถนนพระราม 4 และถนนสีลมนั้น ดินที่ใช้ในการสร้างถนนดังกล่าวได้นำมาจากการขุดคลองด้วยซ้ำไป หรือในกรณีการสร้างถนนเจริญกรุงนั้นได้นำเอาดินที่ได้จากขุดคลอง ที่เชื่อมระหว่างบางรักและหัวลำโพง [พระราชพงศาวดาร กรุงรัตนโกสินทร์ สมัยรัชกาลที่ 4 ฉบับเจ้าพระยาทิพากรวงศ์ เล่ม 1 2504 : 178-179]

ถนนมีส่วนสำคัญต่อการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ค่อนข้างน้อยหากเทียบกับบทบาทของแม่น้ำลำคลอง ถนนทำหน้าที่เป็นผู้ป้อน (feeders) การขนส่งสินค้าให้แก่แม่น้ำลำคลอง

อย่างไรก็ตาม เมื่อระยะเวลาผ่านไป ถนนเริ่มมีบทบาทต่อการเจริญเติบโตและการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของกรุงเทพฯ ในบางพื้นที่ เช่น อำเภอบางรัก เพราะว่า เมื่อมีการสร้างถนนพื้นย่อมชักนำให้ ชุมชน กงศุล ร้านค้า ชาวต่างประเทศ โรงเลื่อย โรงสีข้าว ท่าเรือ คลังสินค้า กระจุกตัวอยู่ ณ บริเวณอำเภอบางรักมากขึ้น

การสร้างถนนในช่วงระหว่างปี ค.ศ. 1861-1890 นั้น แม้ว่าจะส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงบทบาทของเมืองน้ำมาสู่เมืองบกไม่มากนัก ทว่าส่งผลต่อการเจริญเติบโตขององค์ประกอบทางกายภาพในแง่ที่ว่า เป็นปัจจัยกระตุ้นให้มีการสร้างพระราชวังของขุนนางและเจ้านายชั้นผู้ใหญ่ให้มีการขยายออกไปนอกเขตกำแพงพระนครมากยิ่งขึ้น ในช่วงสมัยรัชกาลที่ 4 (1851-1868) ได้มีการสร้างพระราชวังสำหรับพระองค์เองอยู่ 3 แห่ง คือ (วังประทุมวัน วังนันทอุทยาน และวังสราญรมย์) นอกจากนั้นยังมีการสร้างวังของพระราชโอรสและธิดาอยู่เป็นจำนวนถึง 9 แห่ง เมื่อเวลาผ่านไป พระราชโอรสได้เจริญพระชนม์พรรษามากขึ้น ย่อมมีผลให้การสร้างวังและพระราชวังได้มีมากขึ้นตามลำดับ ซึ่งการเจริญเติบโตของวังและพระราชวังย่อมชักนำให้เกิดพื้นที่เพื่อการค้าและที่อยู่อาศัยได้ขยายตัวออกไป

หนังสือพิมพ์ The Bangkok Calendar .ในปี ค.ศ. 1871 ได้บันทึกเกี่ยวกับการขยายตัวของวังและพระราชวังและมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของเมืองกรุงเทพฯ ดังต่อไปนี้

Not only the royal palace of the 1st King was greatly improved in the late reign, but also many parts of the city and suburbs of Bangkok. Several new streets were made within the citadel,and a continuous block of buildings nearly half mile in length, was

erected on each side of one of them. In the Third Reign, there were very few substantial buildings in the citadel excepting those comprised in the two royal palaces and the temples. By far the greater part of the princes and princesses who were not included within the walls of those palaces, lived in but poor houses made of wood, and not a few were even shabbily enclosed with bamboo waterling. But now you may see good dwelling both of wood and brick in very many localities besides the many which the late king [the Fourth Reign], at his own expense, caused to be erected for the improving of the city. And we feel happy in being able to say, that His Majesty, the present supreme king, is giving many tangible proofs that he is determined to continue the spirit of improving the city, which his illustrious sire and predecessor inaugurated, and that in our opinion he will speedily make great and cheering changes in the appearance of it.

เป็นที่น่าสังเกตุว่า นับตั้งแต่ต้นทศวรรษ 1880 เป็นต้นมา ชุมชนในกรุงเทพฯ เริ่มมีการตั้งถิ่นฐานบริเวณข้างถนนมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณถนนเจริญกรุงและบำรุงเมือง จากการสำรวจเลขที่บ้านเพื่อประกอบการทำการไปรษณีย์โทรเลข [กรมไปรษณีย์โทรเลข 2426] ทำให้เราทราบว่า ประชากรจำนวนไม่น้อยได้อาศัยอยู่ในบริเวณถนนดังกล่าว (ตารางที่ 4.23)

จากตารางที่ 4.23 ข้างล่างแสดงว่า ประชากรจำนวนหลายหลังคาเรือนได้ตั้งถิ่นฐานบริเวณริมถนนสายหลักในกรุงเทพฯ และที่น่าสนใจอีกประการหนึ่งจากตาราง 4.23 คือ การตั้งถิ่นฐานบริเวณถนนดังกล่าวมีชาวจีนอพยพได้อาศัยอยู่เป็นจำนวนมากและถือว่าเป็นสัดส่วนที่สูงที่สุดเมื่อเทียบกับบรรดาชนชาติอื่น ๆ เช่น ไทย อินเดีย ชาวตะวันตก และจากตารางที่ 4.23 ยังได้แสดงถึงความสำคัญของถนนเจริญกรุงในฐานะเป็นถนนที่มีความสำคัญยิ่งในทางเศรษฐกิจเมื่อเทียบกับถนนสายอื่น ๆ

<u>ตารางที่ 4.23</u> การตั้งถิ่นฐานของประชากรในกรุงเทพฯ จำแนกตามเชื้อชาติต่าง ๆ ใน ปี ค.ศ. 1883

ถนน	ไทย	จีน	อินเดีย	ตะวันตก	อื่น ๆ	รวม
เจริญกรุง	322	866	85	38	16	1,327
บำรุงเมือง	114	210	23	1	6	354
บ้านขมิ้น	152	49	4	-	-	205
เฟื่องนคร	163	145	7	5	-	320
รอบพระนคร	578	174	2	5	3	762
สามเพ็ง	12	483	24	1	-	3,488
รวม	1,341	1,927	145	50	25	3,488

แหล่งที่มา : [Wilson 1989 : 54]

การสร้างถนนในกรุงเทพฯ 1890-1910

ประมาณทศวรรษ 1890 เป็นต้นไป การสร้างถนนในกรุงเทพฯ ได้เป็นไปอย่างแพร่หลายและกว้างขวาง ประมาณว่าในช่วงประมาณปี ค.ศ. 1890-1910 มีถนนที่สร้างในกรุงเทพฯ ถึงกว่า 115 สาย เราจะเริ่มพิจารณาถึงการสร้างถนนในกรุงเทพฯที่สำคัญในกรุงเทพฯ พื้นที่ที่สำคัญของกรุงเทพฯในการตัดถนน ตลอดจนปัจจัยที่มีการสร้างถนนในสมัยนี้

ในปี ค.ศ. 1890 สมเด็จกรมพระยานริศรานุวัติวงศ์ ในฐานะเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการได้เสนอโครงการตัดถนน 18 สาย ในกรุงเทพฯ คือ ณ บริเวณอำเภอสำเพ็ง เหตุผลที่เลือกการตัดถนน ณ บริเวณอำเภอสำเพ็งก็เพราะว่า สำเพ็งถือได้ว่าเป็นแหล่งค้าขายที่สำคัญของกรุงเทพฯ นับแต่กรุงเทพฯได้รับการสถาปนาเป็นราชธานี ในปี ค.ศ. 1782 กิจกรรมทางเศรษฐกิจในย่านนี้เป็นทั้งแหล่งค้าส่ง ค้าปลีก ตลอดจนที่ตั้งของสำนักงานใหญ่ต่าง ๆ ข้อได้เปรียบของแหล่งที่ตั้งของกิจกรรมทางเศรษฐกิจของสำเพ็ง คือการที่ที่ตั้งอยู่ใกล้กับท่าเรือหรือท่าน้ำ (river ports) บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งในบริเวณดังกล่าว มีท่าเรือเป็นจำนวนมากเพื่อใช้สำหรับขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือสีชังเพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศและท่าเรือภายในประเทศ เช่น ท่าเรือ หรือท่าน้ำราชวงศ์ เป็นท่าน้ำที่เชื่อมระหว่างกรุงเทพฯ และบ้านดอน (ปัจจุบันคือท่าเรือสุราษฎร์ธานี) ตลอดจนท่าเรือต่าง ๆ ในประเทศไทย ด้วยเหตุที่สำเพ็งถือว่าเป็นศูนย์กลางการค้าทางบกและทางน้ำ จึงมีความจำเป็นในการมีถนนเพื่อช่วยการขนส่งสินค้าจากบกสู่น้ำหรือจากน้ำสู่บก แต่ในสภาวะความเป็นจริงบริเวณอำเภอสำเพ็งนั้น มีความขาดแคลนถนนอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งจะเป็นปัจจัยขัดขวางการขยายตัวของการเจริญในย่านนี้ ดังพระราชดำรัสของ สมเด็จกรมพระยานริศรานุวัติวงศ์ ในปี ค.ศ. 1890 ดังต่อไปนี้

"ที่ใดเจริญอยู่ก็ควรรีบจัดการตัดถนนเสียโดยทันที ตามที่ควรจะทำได้ในปัจจุบันนี้ ข้าพระพุทธเจ้าเห็นด้วยเกล้าฯ ไม่มีที่แห่งใดเจริญมากกว่าแขวงสำเพ็ง ด้วยเป็นทำเลค้าขายมีประโยชน์มากในที่นั้น แต่ประโยชน์ซึ่งมีในที่นั้นดูบกพร่องเหตุเพราะถนนมีน้อย และที่มีอยู่แล้วก็แคบเล็ก เป็นที่ขัดขวางทางไปมาของการค้าขาย ไม่พอแก่การเจริญซึ่งควรจะเกิดขึ้นได้อีกเปนอันมาก "... [อ้างใน สยมพร 2526 : 55]

นอกจากเหตุผลข้างต้น แล้วยังมีเหตุผลที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือ เหตุผลทางด้านการลงทุนของพระคลังข้างที่ (The Privy Purse Bureau) ซึ่งพระคลังข้างที่มีความประสงค์ต้องการใช้ถนนในการลงทุนเพื่อสร้างห้องแถวและตลาด การขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจนับแต่ทศวรรษ 1880 เป็นต้นมา ส่งผลสำคัญอย่างยิ่งยวดต่อการเพิ่มขึ้นของราคาที่ดินในย่านการค้า ซึ่งส่งผลให้เป็นแรงจูงใจให้พระคลังข้างที่ได้เข้ามาลงทุนในการพัฒนาที่ดินตลอดจนการสร้างห้องแถว และตลาดสดเป็นสำคัญ (ประวัติ ตลอดจนบทบาทและหน้าที่ของพระคลังที่ในการสร้างความเจริญเติบโตให้แก่กรุงเทพฯ จะได้กล่าวโดยละเอียดในบทหน้า)

ในช่วงปี ค.ศ. 1892-1898 ได้มีการตัดถนนตามโครงการสร้างถนนบริเวณย่านสำเพ็งตลอดจนถนนสายอื่น ๆ ถนนที่สำคัญมีดังต่อไปนี้คือ ถนนเยาวราช (1892) ถนนราชวงศ์ (1892) ถนนสะพานควาย (หรือถนนนางเลิ้ง ในปัจจุบันนี้ คือ ถนนนครสวรรค์) (1892) ถนน ไม่มีชื่อ ซึ่งเป็นถนนตั้งแต่ถนนเจริญกรุงไปจนถึงถนนคลองเตย (1892) ถนนไม่มีชื่อ ซึ่ง

เป็นถนนตั้งแต่ถนนเจริญกรุงปากตรอกโรงภาษีไปออกถนนลัวลำพอง ตามถนนสีลม ถนนจักรวรรดิ (1893) ถนนข้าวสาร (1893) ถนนบูรพา (1893) ถนนริมคลองหลอดฝั่งเหนือตั้งแต่เชิงสะพานเลี้ยวถึงกำแพงพระนคร ปากตรอกโรงไหม (1893) ถนนหลวง (1895) ถนนอุณากรรณ (1895) ถนนริมคลองหลอดฝั่งใต้ (1896) ถนนตั้งแต่ป้อมเจ้าจันทร์ (1896) ถนนวรจักร (1897) ถนนสุรวงศ์ (1898) ฯลฯ [นิจ 2525 : 27]

ในปี ค.ศ. 1899 หนึ่งปีหลังจากที่รัชกาลที่ 5 ได้กลับจากเสด็จประพาสยุโรป ได้มีการก่อสร้างพระราชวังสวนดุสิตซึ่งอยู่ทางทิศเหนือของกรุงเทพฯ โดยตั้งอยู่บริเวณคลองผดุงกรุงเกษมและคลองสามเสน และในปีเดียวกันนั้นเอง รัชกาลที่ 5 ได้เสนอโครงการก่อสร้างถนนในบริเวณรอบพระราชวังสวนดุสิตโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมการคมนาคมระหว่างพระราชวังกับพื้นที่ใกล้เคียง

ดังนั้น ได้มีการก่อสร้างถนนขึ้นดังต่อไปนี้ คือ ถนนราชวัตร (หรือถนนนครชัยศรี) ถนนซิ่ว (หรือถนนสวรรคโลก) ถนนคอเสื้อ (หรือถนนพิษณุโลก) ถนนประแจจีน (หรือถนนเพชรบุรี) ถนนบ๊วย (หรือถนนทับทิม) ถนนเต็กเหนือ ถนนเต็กใต้ ถนนปากไฟ ถนนมังกรยม นอกจากนี้มีการสร้างถนนซังอี้ (หรือถนนราชวิถี) ถนนดวงเดือนนอกไปยังแม่น้ำเจ้าพระยา [กจช. ร.5 กระทรวงโยธาธิการ 9/39 (1900)] ถนนเหล่านี้ได้มีผลสำคัญอย่างยิ่งยวดต่อการตั้งถิ่นฐานของผู้คนทางด้านเหนือของกรุงเทพฯ หรือบริเวณพื้นที่ถนนสามเสน เพราะว่าถนนช่วยให้กระตุ้นการคมนาคมตลอดจนการค้าขายในบริเวณดังกล่าวและเชื่อมโยงกับแม่น้ำเจ้าพระยาด้วย

นอกจากนี้ ในปี ค.ศ. 1899 ได้มีการก่อสร้างโครงการถนนราชดำเนินด้วยวัตถุประสงค์ที่สำคัญของการสร้าง กลุ่มถนนราชดำเนินคือ มิเพียงแต่เป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่กษัตริย์ได้เดินทางสะดวกยิ่งขึ้นระหว่าง พระบรมมหาราชวังกับพระราชวังสวนดุสิต ทว่าเป็นเครื่องหมายแสดงถึงความเจริญรุ่งเรืองของเมืองกรุงเทพฯและเป็นสถานที่สำหรับพักผ่อนหย่อนใจของประชาชน [รวมกฎหมายประจำ ศก 2444 : 105-106 และ กจช. ร.5 กระทรวงโยธาธิการ 9/41 (1891)] นอกจากนี้ตามถนนราชดำเนินนั้นได้มีการก่อสร้างสถานที่ราชการและในไม่ช้าถนนสายนี้ ในอดีตเป็นที่รกร้างว่างเปล่าก็กลายเป็นพื้นที่ที่เจริญและขยายตัวอย่างรวดเร็ว ถนนราชดำเนินนี้ได้เริ่มสร้างนับแต่ปี ค.ศ. 1899 และ สำเร็จลงในวันที่ 7 สิงหาคม ค.ศ. 1901 ความยาวทั้งสิ้น 760 เมตร โดยเริ่มจากถนนพฤติมาศ (ถนนนครสวรรค์) ไปเชื่อมกับถนนเบญจมาศ

ในปี ค.ศ. 1901 ถนนอีกสายหนึ่งในโครงการถนนราชดำเนิน คือ ถนนราชดำเนินกลาง ถนนสายนี้มีความยาว 1,200 เมตร และกว้างเท่ากับ 58 เมตร ซึ่งถนนสายนี้วิ่งผ่านคลองบางลำภู ถนนราชดำเนินนอก สะพานผ่านพิภพลีลา บ้านตะนาว บ้านดินสอ และไปถึงสะพานย่านฟ้าลีลาศ [กรมศิลปากร 2505 : 37]

ถนนสุดท้าย ในโครงการสร้างกลุ่มถนนราชดำเนิน คือ ถนนราชดำเนินใน ซึ่งก่อสร้างเสร็จในปี ค.ศ. 1903 ถนนสายนี้เริ่มต้นจากถนนหน้าพระลานและสนามชัยไปยังถนนพระจันทร์ (พื้นที่ในบริเวณด้านตะวันออกของสนามหลวง) โดยไปเชื่อมกับถนนราชดำเนินกลาง ณ สะพานย่านภิภพลีลา ถนนสายนี้มิเพียงแต่เป็นสัญญลักษณ์ของความรุ่งเรือง ตลอดจนความเป็นอิสรภาพ ถนนสายนี้ได้นำเอาตัวอย่างของถนนสายใหญ่จากยุโรป

ในขณะที่ถนนราชดำเนินได้ดำเนินการก่อสร้างโดยกษัตริย์ ในขณะเดียวกันได้มีถนนหลายสายในกรุงเทพฯ ได้ดำเนินการก่อสร้างถนนหลายสายโดยขุนนางและเจ้านายชั้นผู้ใหญ่ซึ่งได้แสดงถึงการเก็งกำไรจากราคาที่ดินที่เพิ่มขึ้น ตลอดจนแสดงถึงการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจไปสู่กรุงเทพฯรอบนอกจากหรือชานเมือง

การพัฒนาที่ดินบริเวณชานเมือง เริ่มต้นเมื่อหลวงสาธรราชายุกต์ (ยม พิศลย์บุตร) หรือเรียกกันว่า "เจ้าสัวยม" ได้ขุดคลองและตัดถนนสาธรเชื่อมถนนเจริญกรุงกับถนนวังลำพอง (หรือที่เรียกว่า ถนนพระรามที่ 4) และได้กว้านซื้อที่ดินเพื่อแบ่งขายให้แก่พ่อค้าชาวตะวันตกและประชาชนทั่วไป ผลที่ตามมาก็คือ ได้เกิดย่านที่พักอาศัยและย่านธุรกิจเพิ่มขึ้น [ชัย 2522 : 270] กิจการการจัดสรรที่ดินของหลวงสาธรราชายุกต์มีรายได้ดี จึงมีผลต่อการชักจูงให้ขุนนางคนอื่น ๆ เข้ามาดำเนินธุรกิจพัฒนาที่ดินและที่อยู่อาศัยบ้าง เช่น เจ้าพระยาสุรวงศ์วัฒนศักดิ์ (โต บุนนาค) ได้ตัดถนนสุรวงศ์แยกจากถนนเจริญกรุงทางทิศเหนือของถนนสีลมประมาณ ค.ศ. 1920 รวมทั้งสร้างถนนเดโชเชื่อมระหว่างถนนสุรวงศ์กับสีลม [ธนาคารไทยทนุ 2535 : 33] ต่อมาขุนนาง 5 คน คือ พระยาอินทราธิบดีสีหราชรองเมือง (ม.ร.ว. ลพ สุทัศน์ ต่อมาเป็นเจ้าพระยาอภัยราชามหายุติธรรมธร) พระยาพิพัฒน์โกษา (เซเลสติใน ซาเวีย) พระยานรฤทธิ์ราชหัช (ทองดี โชติกเสถียร ต่อมาเป็นพระยาธรรมจรรยานุกูลมนตรี) พระยานรนารถภักดี (สุด บุนนาค ต่อมาเป็นพระยาสมุทสาตรานุรักษ์) และหลวงมนัศวานิดา (เผล่ วสุวัต ต่อมาเป็นพระยาสุนทรพิมล) ร่วมกันตัดถนนสี่พระยาขนานกับถนนสุรวงศ์เมื่อประมาณ ค.ศ. 1905 [ธนาคารไทยทนุ 2535 : 33]

ในระยะเวลาใกล้เคียงกันเจ้าพระยาธรรมศักดิ์มนตรีได้มีโครงการพัฒนาที่ดินของตนเองขึ้นในขั้นแรกนั้น ท่านได้ซื้อที่นาและที่สวนใกล้บริเวณบ้านท่านที่บริเวณศาลาแดง จนเป็นเจ้าของที่ดินแปลงใหญ่มีอาณาเขตจดถนนสีลม คลองหัวลำโพง ถนนสาธร และที่นาของเอกชนรายอื่น (ถนนคอนแวนต์ในปัจจุบัน) รวมเนื่อที่ทั้งสิ้น 112 ไร่ 1 งาน 84 ตารางวา ประมาณ ค.ศ. 1891 หลังจากนั้นท่านก็ได้ตัดถนนขึ้นในที่ดินด้านที่ติดกับเอกชนรายอื่น ให้เป็นทางติดต่อถนนสุรศักดิ์ (คือ ถนนคอนแวนต์ในปัจจุบัน) การตัดถนนย่อมมีผลต่อการพัฒนาที่ดินและย่านธุรกิจตลอดจนที่อยู่อาศัยของบริเวณย่านบางรัก และสาธร เป็นอันมาก

ยังมีการก่อสร้างถนนเอกชนสายอื่น ๆ อีกแต่จะไม่ขอกล่าวในที่นี้ ถนนเอกชนที่ก่อสร้างสายสำคัญ ๆ พอจะสรุปได้ดังนี้คือ สาธรใต้ สุรศักดิ์ ประมวล รองเมือง สุนทรพิมล และวิสุทธิกษัตริย์

ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการสร้างถนนในช่วง ค.ศ. 1890-1910

ปัจจัยที่สำคัญที่มีผลต่อการตัดถนนในช่วงนี้ที่สำคัญคือ

(1) การเจริญเติบโตของกิจกรรมทางเศรษฐกิจในกรุงเทพฯ จากทศวรรษ 1880 เป็นต้นมา ที่สำคัญเช่น การเจริญเติบโตของการค้าข้าวระหว่างประเทศ ซึ่งมีผลอย่างยิ่งยวดต่อการอพยพย้ายถิ่นของแรงงานชาวจีนอพยพ การค้าระหว่างประเทศนำมาซึ่งกิจกรรมทางธุรกิจที่สำคัญ อาทิเช่น โรงสีข้าว การชิพปิง คลังสินค้า ธนาคาร เป็นต้น กิจกรรมเหล่านี้ได้สร้างอุปสงค์หรือความต้องการที่จะมีถนนมากขึ้น เพราะถนนช่วยให้การขนส่งระหว่างแม่น้ำและการค้าบนบกเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น นอกจากนี้การสร้างทางรถไฟของรัฐ เชื่อมโยงกับภูมิภาคจังหวัดอื่น นับแต่ปี ค.ศ. 1900 (กรุงเทพฯ - โคราช) เป็นต้นมามีผลให้อุปสงค์ของการสร้างถนนเพื่อสนับสนุนการขนส่งทางรถไฟมากยิ่งขึ้น

(2) พัฒนาการทางด้านเทคโนโลยีหลังปี ทศวรรษ 1880 ย่อมมีผลต่อการเจริญเติบโตของเมือง และ การตัดถนนมากขึ้น เทคโนโลยีที่สำคัญ ได้แก่ รถราง ไฟฟ้า โทรเลข และโทรศัพท์ ย่อมมีผลต่อการสร้างและตัดถนนขึ้นใหม่ ยกตัวอย่างเช่น ในทศวรรษ 1880 ชาวเดนมาร์กได้นำรถรางซึ่งลากโดยรถม้าและเป็นรถรางไฟฟ้าต่อมา รถรางได้กลายเป็นพาหนะเพื่อใช้การขนส่งในกรุงเทพฯ และมีผลสำคัญต่อการสร้างถนนเพื่อการขนส่งมากขึ้น

(3) ความเจริญรุ่งเรืองของประเทศ และของกษัตริย์ กล่าวคือ การวมศูนย์อำนาจทางการเมืองและการปกครองในปี ค.ศ. 1892 ย่อมมีผลต่อการรวมศูนย์การคลังและการเพิ่มรายได้และภาษีต่อรัฐบาลผลที่ตามมาก็คือรัฐมีรายจ่ายเพิ่มมากขึ้นเพื่อพัฒนากิจการสาธารณูปโภค เช่น ถนน และรถไฟ นอกจากนี้ระหว่าง ค.ศ. 1880-1910 การขยายตัวทางเศรษฐกิจข้าวมีผลให้รัฐบาลจัดเก็บภาษีได้มากขึ้น และใช้จ่ายได้มากขึ้น

(4) การก่อตั้งกระทรวงนครบาล ในปี ค.ศ. 1892 มีผลต่อการขยายตัวของการตัดถนนมากขึ้น เพราะกระทรวงนครบาลมีหน้าที่สำคัญต่อการรับผิดชอบต่อกิจกรรมการก่อสร้างถนน ไฟฟ้า คลอง ประปา ตลาด เป็นต้น

การสร้างถนนในกรุงเทพฯ . ค.ศ. 1910-1925

เป็นที่น่าสังเกตุว่าในช่วงระหว่างปี ค.ศ. 1910-1925 นั้น การก่อสร้างถนนในกรุงเทพฯมีจำนวนน้อยมาก เมื่อเทียบกับช่วงก่อนหน้านี้คือ ช่วงปี ค.ศ. 1861-1910 การสร้างถนนส่วนใหญ่ในช่วง ค.ศ. 1910-1925 หรือในช่วงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวนั้น เป็นเพียงการปรับปรุงเส้นทางเดิมที่มีอยู่เดิม เพื่อแก้ปัญหาถนนคับแคบ หรือถนนในบริเวณที่มีไฟไหม้เกิดขึ้น เป็นต้น หลักฐานทางประวัติศาสตร์แสดงว่า มีถนนที่ตัดใหม่เพียง 6 สายเท่านั้น คือ

(1) ถนนจากสามแยกหัวลำโพงในและถนนกรุงเกษมไปสี่แยกพลับพลาไชย

(2) ถนนจากถนนเจริญกรุงไปถนนสายที่ (1) ข้างต้น โดยตัดผ่านถนนสามแยกกรุงเกษมและถนนหลวง

(3) ถนนจากถนนพลับพลาไชยโดยผ่านถนนสายที่ (1) และ (2) ข้างต้นไปยังถนนกรุงเกษม

(4) ถนนจากถนนเจริญกรุง บริเวณถนนราชวงศ์ ไปยังถนนหลวง บริเวณโรงพยาบาลกลาง

(5) ถนนจากถนนวรจักรไปถนนพลับพลาไชย (ข้างวัดใหม่คณิกาผล)

(6) ถนนจากถนนคลองถมจักรวรรดิ ไปยังถนนพลับพลาไชย (ข้างวัดใหม่คณิกาผล) [กจช. กระทรวงนครบาล 21/36 (1917) และ กจช. กระทรวงนครบาล 21/49 (1920)]

สาเหตุสำคัญที่ทำให้การตัดถนนใหม่มีน้อยมากในช่วงปี ค.ศ. 1910-25 มีดังต่อไปนี้ รัฐบาลประสพกับปัญหาทางการเงินในการสร้างถนน เพราะส่วนหนึ่งรัฐได้ใช้จ่ายเงินจำนวนมากเพื่อการป้องกันประเทศ ราชสำนัก ตลอดจนการลงทุนทางด้านรถไฟ และชลประทาน นอกจากนี้ สถานะการคลังของรัฐของรัฐบาลได้ประสพกับปัญหาการลดลงของรายรับ หลังปี ค.ศ. 1919 เป็นต้นมา การลดลงของรายรับของรัฐบาล ดังแสดงในตารางข้างล่างนี้

ปี ค.ศ.	รายรับ (หน่วย : ล้านบาท)
1919/20	90.7
1920/21	80.3
1922/23	79.6
1923/24	81.6
1924/25	85.2

[Wilson 1983 : 242-243]

เหตุผลที่รายรับของรัฐบาลได้ลดลงในช่วงปี ค.ศ. 1919/20-1924/25 มาจากภาวะฝนแล้งมากในช่วงปี 1917-1919 ซึ่งมีผลให้รัฐบาลได้ลดการส่งออกบ้าง นอกจากนี้ รัฐบาลได้เสียรายรับประมาณ 51 ล้านบาท ในช่วงปี ค.ศ. 1919-1921 เนื่องมาจากการเก็งกำไรค่าอัตราแลกเปลี่ยนผิดพลาด [สุนทรี 2534 : 88]

<u>การสร้างถนนกับการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ (1890-1925)</u>

ประมาณว่า ถนนที่ถูกตัดขึ้นในกรุงเทพฯ ในระหว่างปี ค.ศ. 1890-1925 มีมากกว่า 135 สายขึ้นไป การสร้างถนนอย่างขนานใหญ่ในช่วงนี้มีผลสำคัญอย่างยิ่งยวดต่อการเปลี่ยนแปลงบทบาทเมืองจาก “เมืองน้ำ” มาสู่ “เมืองบก” โดยเฉพาะหลังปี ค.ศ. 1900 เป็นต้นมา

ก่อนปี ค.ศ. 1900 การตั้งถิ่นฐานของชุมชนของกรุงเทพฯ ตลอดจนกิจกรรมทางเศรษฐกิจมักจะอาศัยอยู่ตามริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำลำคลอง เป็นสำคัญ ทว่าหลังจากปี

ค.ศ. 1900 เป็นต้นมา โดยเฉพาะในทศวรรษ 1920 การตั้งถิ่นฐานชุมชนได้ตั้งถิ่นฐานอย่างหนาแน่นบริเวณริมถนนเป็นสำคัญ ซึ่งส่งผลให้พื้นที่เพาะปลูกอันประกอบไปด้วยพื้นที่ที่ใช้ทำนา ทำสวนผักและผลไม้ ได้แปรเปลี่ยนเป็นย่านที่อยู่อาศัยและย่านธุรกิจเป็นสำคัญ ประกอบกับการพัฒนาทางด้านขนส่ง อันประกอบไปด้วยกิจการ รถรางและรถไฟ อันมีผลให้ประชากรของกรุงเทพฯไปตั้งถิ่นฐานยังชานเมืองมากยิ่งขึ้น ผลที่ตามมาก็คือพื้นที่เขตเมืองได้ขยายตัวไปอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะพื้นที่ทางด้านที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรม

ตัวอย่างที่สำคัญของผลกระทบของการตัดถนนต่อการขยายตัวของพื้นที่เขตเมืองคือ การสร้างถนนในโครงการพระราชวังสวนดุสิต พระราชวังสวนดุสิตได้ก่อสร้างเสร็จในปี ค.ศ. 1898 พระราชวังสวนดุสิตนับได้ว่าเป็นพระราชวังที่สวยงามที่สุดแห่งหนึ่งในบรรดาพระราชวังทั้งหลาย ถนนที่สร้างขึ้นในทศวรรษ 1900 อันประกอบไปด้วย ถนนราชดำเนินนอก ถนนราชดำเนินกลาง ถนนราชวิถี ถนนเบญจมาศใน และถนนสัมจีน ล้วนแล้วแต่มีผลต่อการสร้างความเจริญของพื้นที่บริเวณพระราชวังสวนดุสิตและทางด้านตอนเหนือ เพราะถนนเหล่านี้มิเพียงแต่ช่วยให้การคมนาคมขนส่งระหว่างพระราชวังสวนดุสิต และพระบรมมหาราชวัง ได้สะดวกยิ่งขึ้น ทว่ายังสนับสนุนการคมนาคมและการขนส่งไปยังท้องที่อำเภอบางซื่อและอำเภอสามเสน

การสร้างถนนยังมีผลต่อการกระตุ้นให้มีการก่อสร้างวังและพระราชวังของกษัตริย์ตลอดจนพระราชโอรสและธิดาไปสู่กรุงเทพฯ รอบนอกมากยิ่งขึ้น การก่อสร้างวังและพระราชวังมีผลต่อการขยายเขตเมืองของกรุงเทพฯ ทั้งนี้เพราะว่าจำนวนพระราชโอรสและธิดาของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 รัชกาลที่ 5 มีเป็นจำนวนมากรวมกันแล้วนับร้อยพระองค์ เมื่อทรงเจริญพระชนม์มายุย่อมมีผลให้การสร้างวังมีมากขึ้น เป็นที่น่าสังเกตุว่าในช่วงปลายทศวรรษ 1910 นั้น ได้มีพระราชวังการสร้างวังและพระราชวังขึ้นเป็นจำนวนมาก เช่น บริเวณถนนราชดำเนินนอก ถนนสามเสน ถนนสวนดุสิต ถนนหลวง และวังบริเวณถนนปทุมวัน ผลจากการสร้างพระราชวังนั้น มีผลอย่างยิ่งยวดต่อการสร้างความเจริญและการสร้างถิ่นฐานของผู้คนในกรุงเทพฯ ให้กระจายตัวไปยังเขตรอบนอกมากขึ้น เพราะการตั้งถิ่นฐานของชุมชนและย่านธุรกิจมักจะกระจุกตัวอยู่บริเวณรอบวังและพระราชวัง [ผุสดี 2525 : 117-118] ตัวอย่างสำคัญของการก่อสร้างวังในปี ค.ศ. 1898 ดังแสดงไว้ในตารางข้างล่างนี้

รายชื่อวัง 13 แห่ง ณ ตำบลคลองผดุงกรุงเกษม ในปี ค.ศ. 1898

รายชื่อ	พื้นที่ (ตารางวา)	ค่าก่อสร้าง (ชั่ง)
กิตติยากร	6,065	439
ระพีพัฒนศักดิ์	12,467	181
พระวัฒนโคดม	12,302	194
จิราประวัติวรเดช	7,917	111
อาภากร	11,177	160
บูรฉัตร	10,311	193
พัฒนวงศ์	9,454	175
วุฒิชัย	5,459	102
ดิลกนพรัตน์	13,090	195
สุริวงศ์	13,091	212
อื่น ๆ (ยังไม่ระบุ)	170,459	3,314

แหล่งที่มา : [กจช. ร.5 กระทรวงนครบาล 18.1/49 (1897-1898)]

หลักฐานทางประวัติศาสตร์อื่น ๆ ชี้ให้เห็นว่า พระบรมมหาราชวังและพระราชวังมีเนื้อที่ใหญ่มากและมีผลต่อสภาพพื้นที่การใช้ดินในกรุงเทพฯ ในทศวรรษ 1890, 1900 และ 1910 ดังเห็นจากตัวอย่างดังต่อไปนี้

รายชื่อ	พื้นที่ (ตารางวา)
พระบรมมหาราชวัง	54,704
สราญรมย์	2,344
ดุสิต	56,720
สวนสุนันทา	48,855
สวนกวาง	12,506
สวนกุหลาบ	24,740
ปารุสก์วัน	13,380

แหล่งที่มา : [กจช. สำนักนายกรัฐมนตรี 0201.94.5/1 (1931-1932)]

กล่าวโดยสรุป ผลของการตัดถนนในกรุงเทพฯในช่วง 1868-1925 นั้น มีความสำคัญอย่างยิ่งยวดต่อการขยายตัวของการค้าและการลงทุน (ดังจะได้กล่าวต่อไป) ซึ่งมีผลสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของเมืองจาก "เมืองน้ำ" มาสู่ "เมืองบก" และมีผลต่อการสร้างความเจริญในพื้นที่ต่าง ๆ ของกรุงเทพฯ ดังจะเห็นได้จากพื้นที่ก่อสร้าง (built-up area) ในกรุงเทพฯ ได้ขยายตัวอย่างรวดเร็วในปี ค.ศ. 1923 พื้นที่ก่อสร้างในเขตเมืองกรุงเทพฯ ได้ครอบคลุมพื้นที่สำคัญดังต่อไปนี้

(1) พื้นที่เขตเมืองเก่า ในบริเวณกำแพงเมืองคือ สำเพ็งและพระนคร

(2) สวนดุสิต บริเวณริมคลองสามเสน พญาไทและปทุมวัน และ

(3) บางรัก สี่พระยา และสีลม [ประชุมกฎหมายประจำศก เล่มที่ 36 (2472) หน้า 100-101]

การสร้างถนนในกรุงเทพฯ (1925-1932)

ในช่วงระหว่างปี ค.ศ. 1925-1932 นั้น ซึ่งตรงกับรัชสมัยรัชกาลที่ 7 ได้มีการสร้างถนนในกรุงเทพฯ เพิ่มขึ้นอย่างมากมายเมื่อเทียบกับช่วงปี ค.ศ. 1910-1915 การสร้างถนนมิเพียงจำกัดอยู่ในเขตกรุงเทพฯ ฝั่งพระนคร ทว่ายังได้ขยายไปยังกรุงเทพฯ ฝั่งธนบุรี และจังหวัดนนทบุรี นอกจากนี้ยังมีการสร้างสะพานสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก เพื่อเชื่อมสองจังหวัดเข้าด้วยกันด้วย

ประวัติการสร้างถนนของกรุงเทพฯ ในช่วงปี ค.ศ. 1925-1932 มีโดยสังเขปดังต่อไปนี้ [รวบรวมจาก นิจ 2525 : 35-39]

ถนน 3 สายในท้องที่อำเภอปทุมวัน ซึ่งมีมูลเหตุจากการเกิดเพลิงไหม้ในท้องที่ตำบลวัดแค (วัดดวงแขในปัจจุบัน) อำเภอปทุมวันเมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1926 ทางการพบปัญหาความแออัดคับคั่งของบ้านเรือน ความขาดแคลนถนนหลวง มีเพียงตรอกซอยเล็ก ๆ ทำให้การสัญจรไปมาไม่สะดวก ไม่เอื้ออำนวยต่อการบำรุงอนามัยและการป้องกันความปลอดภัย ใน ค.ศ. 1927 รัฐบาลจึงกำหนดโครงการตัดถนน 3 สายดังกล่าว คือ

สายที่ 1 ตัดต่อจากถนนที่ตัดไว้แล้วในบริเวณจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยไปบรรจบถนนรองเมือง เป็นถนนกว้าง 22 เมตร ยาวประมาณ 525 เมตร

สายที่ 2 ตั้งต้นจากถนนพระรามที่ 4 ไปบรรจบถนนสายที่ 3 ตอนกลางเป็นถนนขนาดกว้าง 22 เมตร เช่นเดียวกัน ยาวประมาณ 665 เมตร

สายที่ 3 ตั้งต้นจากถนนพระรามที่ 6 ไปบรรจบถนนรองเมือง เป็นถนนกว้าง 22 เมตร เหมือนสองสายแรก ยาวประมาณ 535 เมตร และด้วยมูลเหตุเดียวกันนี้ รัฐบาลได้วางโครงการตัดถนนในท้องที่ต่าง ๆ อีกดังนี้

ถนน 7 สาย ในย่านสี่แยกมหานาค ซึ่งเริ่มโครงการใน ค.ศ. 1930 ได้แก่

สายที่ 1 ขยายตรอกเก่าริมถนนกรุงเกษมเข้าไปหาสุเหร่าแขกให้กว้างขึ้นอีกเป็น 6 เมตร ยาวประมาณ 90 เมตร

สายที่ 2 ถมคูตั้งแต่สะพานเจริญราษฎร์ไปบรรจบสายที่ 6 ให้เป็นทางเดินกว้าง 6 เมตร ยาวประมาณ 210 เมตร

สายที่ 3 ตัดทางเดินไปตามริมคลองมหานาคตั้งแต่เชิงสะพานเจริญราษฎร์ ไปจนสุดเขตที่เพลิงไหม้และเลยต่อไปบรรจบสายที่ 7 กว้าง 4 เมตร ยาวประมาณ 230 เมตร

สายที่ 4 ขยายทางเดินเก่าจากสายที่ 3 ไปบรรจบวายที่ 6 ให้เป็นถนนกว้าง 10 เมตร ยาวประมาณ 200 เมตร

สายที่ 5 ขยายทางเดินในป่าช้าแขกจากสายที่ 7 ไปบรรจบสายที่ 4 และตัดต่อไปออกถนนกรุงเกษมตรงปากตรอกเก่าให้เป็นถนนกว้าง 10 เมตร ยาวประมาณ 240 เมตร

สายที่ 6 ถมคลองจากถนนกรุงเกษมไปบรรจบสายที่ 7 ให้เป็นถนนกว้าง 12 เมตร ยาวประมาณ 280 เมตร

สายที่ 7 ขยายทางเดินเก่าจากถนนบำรุงเมืองไปบรรจบสายที่ 3 ให้เป็นถนนกว้าง 12 เมตร ยาวประมาณ 380 เมตร

ถนนสองสายในย่านเยาวราช เริ่มโครงการ ค.ศ. 1931 คือ

สายที่ 1 เริ่มจากถนนเยาวราชไปออกถนนสำเพ็ง ถนนกว้าง 10 เมตร ยาวประมาณ 140 เมตร

สายที่ 2 เริ่มจากถนนราชวงศ์ไปออกนอกคลองถม จักรวรรดิ ถนนกว้าง 10 เมตร ยาวประมาณ 170 เมตร

ถนน 3 สายในท้องที่อำเภอป้อมปราบฯ ระหว่างถนนวรจักรกับถนนหลวง เริ่มโครงการ ค.ศ. 1932 ได้แก่

สายที่ 1 เริ่มจากถนนวรจักรด้านใต้วัดดิศานุการามถึงถนนอิฐหน้าวิหาร วัดดิศานุการาม

สายที่ 2 เริ่มจากถนนหลวงไปบรรจบปลายถนนสายที่ 1

สายที่ 3 เริ่มจากถนนหลวงไปบรรจบตอนกลางถนนสายที่ 1 ถนนทั้ง 3 สาย กว้าง 10 เมตร ส่วนความยาวประมาณ 140 เมตร 110 เมตร และ 120 เมตร ตามลำดับ

ถนน 4 สายในย่านถนนเจริญกรุง ถนนเยาวราช และถนนปทุมคงคา เริ่มโครงการ ค.ศ. 1932 เช่นกัน คือ

สายที่ 1 ตั้งแต่ถนนปทุมคงคาถึงถนนเจริญกรุงตอนสามแยกตอนหนึ่ง และจากถนนพระรามที่ 4 ตอนสะพานเจริญสวัสดิ์ถึงถนนเจริญกรุงตอนสามแยกอีกตอนหนึ่ง เป็นถนนขนาดกว้าง 16 เมตร ยาวประมาณ 410 เมตร

สายที่ 2 ตั้งต้นตั้งแต่ถนนทรงวาดตอนถนนพาดสายถึงถนนเจริญกรุง ตอนสามแยก เป็นถนนขนาดกว้าง 12 เมตร ยาวประมาณ 255 เมตร

สายที่ 3 ตั้งต้นแต่ถนนปทุมคงคาถึงถนนสำเพ็งตอนตรอกวัดอภัยราชบำรุงเป็นถนน ขนาดกว้าง 12 เมตร ยาวประมาณ 145 เมตรกับให้มีลานตรงที่ถนนสายที่ 1 และที่ 2 มารวม กันที่ถนนเจริญกรุงตอนสามแยก มีขนาดกว้างประมาณ 50 เมตร ยาวประมาณ 60 เมตร

สายที่ 4 ตั้งต้นแต่ถนนราชวงศ์ ถึงถนนคลองศาลเจ้าใหม่ถมเป็นถนนกว้าง 10 เมตร ยาวประมาณ 120 เมตร

กับให้ขยายตรอกเต๊าจากถนนเยาวราชถึงถนนสำเพ็ง มีขนาดกว้าง 6 เมตร ยาว ประมาณ 110 เมตร

ถนนหลวงในตำบลมหาพฤฒาราม 1 สาย เนื่องจากท้องที่ตั้งแต่บางรักถึงสามแยกเป็น แหล่งชุมนุมการค้าใหญ่ แต่มีถนนตัดผ่านเพียงสายเดียว คือ ถนนเจริญกรุงจึงสมควรสร้างถนน เพิ่มเติมเพื่อผ่อนคลายความคับคั่งของถนนเจริญกรุง และเพื่อความสะดวกในการบำรุงรักษา ความสะอาด และป้องกันภยันตรายใน ค.ศ. 1927 รัฐบาลจึงมอบหมายให้กระทรวงมหาดไทย ตัดถนนตั้งแต่เชิงสะพานพิทยเสถียรไปออกถนนพระรามที่ 4 หน้าลานสถานีรถไฟหัวลำโพง เป็นถนนกว้าง 17 เมตร ยาว 690 เมตร

ถนนวิสุทธิกษัตริย์ รัฐบาลออกพระราชกฤษฎีกา ว่าด้วยการจัดซื้อที่ดิน และอสังหาริม ทรัพย์อย่างอื่นเพื่อตัดถนนวิสุทธิกษัตริย์ เมื่อวันที่ 9 มีนาคม ค.ศ. 1928

ใน ค.ศ. 1929 เริ่มโครงการตัดเชื่อมถนนบางสายในท้องที่ตั้งแต่ถนนจักรเพชรถึง คลองผดุงกรุงเกษม เพื่อเตรียมรับการขยายตัวของการจราจร เมื่อโครงการสร้างสะพานปฐม บรมราชานุสรณ์แล้วเสร็จ โดยแบ่งพื้นที่เป็น 3 ตอนดังนี้

ตอนต้น	ตัดถนนจากถนนจักรเพชรไปออกถนนราชวงศ์
ตอนกลาง	ขยายถนนทรงวาด และถนนปทุมคงคาไปออกถนนเจริญกรุง
ตอนปลาย	ตัดถนนจากถนนเจริญกรุงไปถึงคลองผดุงกรุงเกษม ข้ามคลองไปจด ถนนสายที่ตัดมาจากวัดมหาพฤฒาราม ถนนมีความกว้าง 20 เมตร ยาว 2,000 เมตร

ในปีเดียวกันนี้ก็เริ่มโครงการตัดถนนซอย 3 สาย จากถนนสุริวงศ์ไปจดคลองสีลม เพื่อ บรรเทาความแออัดของถนนเจริญกรุงย่านบางรัก และเพื่อให้การระบายน้ำในถนนสุริวงศ์ดีขึ้น

ค.ศ. 1930 เริ่มตัดถนนตั้งแต่ถนนสุริยวงศ์ตอนร่วมกับถนนเจริญกรุงไปจรดริมแม่น้ำ เจ้าพระยา เป็นถนนกว้าง 20 เมตร ยาว 270 เมตร เพื่อให้การจราจรและการรับส่งสินค้า ติดต่อถึงกันได้สะดวก ทั้งทางบกและทางน้ำ และเมื่อให้มีการระบายน้ำในถนนสุริยวงศ์และถนน เจริญกรุงตอนกลาง

ในปี 1932 ขยายถนนคลองถมจักรวรรดิ์จาก 10 เมตร ให้มีขนาดกว้าง 15 เมตร และในปีเดียวกันนี้มีถนนเชื่อมพระนครกับธนบุรี การตัดและขยายถนนมีเขตแนวดังต่อไปนี้

สายที่ 1 กว้าง 40 เมตร ยาว 4,800 เมตร ตั้งแต่ลาดเชิงสะพานพระพุทธยอดฟ้า ตรงไปคลองดาวคะนอง

สายที่ 2 กว้าง 23 เมตร ยาว 4,900 เมตร ตั้งแต่ด้านตะวันตกของวัดอมรินทร์ฯ มาทางถนนบ้านขมิ้น ข้ามคลองบางกอกใหญ่มาทางหลังวัดกัลยาณมิตร ผ่านถนนสายที่ 1 ที่จัตุรัสกว้าง 80 เมตร ไปร่วมถนนสายที่ 4

สายที่ 3 กว้าง 23 เมตร ยาว 5,300 เมตร ต่อจากถนนสายที่ 2 ที่วัดอมรินทร์ฯ ไปทางทิศตะวันตกเลี้ยวลงมาทางสะพานเจริญพาศน์ ผ่านถนนสายที่ 1 ที่จัตุรัสกว้าง 80 เมตร ไปร่วมถนนสายที่ 4

สายที่ 4 กว้าง 30 เมตร ยาวประมาณ 2,900 เมตร ตั้งแต่ท่าสินค้าริมแม่น้ำเจ้าพระยากว้าง 150 เมตร ยาว 170 เมตร มาผ่านถนนสายที่ 1,2,3 ที่วงเวียนกว้าง 180 เมตร ไปจดคลองบางกอกใหญ่มีท่าสินค้ากว้าง 150 เมตร ยาว 170 เมตร

ตัดถนนซอย 6 สาย จากริมแม่น้ำเจ้าพระยา คือ

สายที่ 5 กว้าง 16 เมตร ยาว 830 เมตร ตั้งแต่ริมแม่น้ำทางใต้โรงพยาบาลศิริราช ไปผ่านถนนสายที่ 2 ตรงไปตัดถนนสายที่ 3

สายที่ 6 กว้าง 16 เมตร ยาว 830 เมตร ตั้งแต่ริมแม่น้ำทางด้านเหนือของกำแพงพระราชวังเดิมไปผ่านถนนสายที่ 2 ไปออกถนนสายที่ 3

สายที่ 7 กว้าง 16 เมตร ยาว 730 เมตร ตั้งแต่ปากถนนด้านใต้ของวัดกัลยาณมิตรริมแม่น้ำไปผ่านถนนสายที่ 2 ไปออกสายที่ 3

สายที่ 8 กว้าง 16 เมตร ยาว 330 เมตร ตั้งแต่ริมแม่น้ำทางด้านเหนือของโบสถ์ซังตาครูซ ตรงไปออกถนนสายที่ 2

สายที่ 9 กว้าง 24 เมตร ยาว 970 เมตร ตั้งแต่ท่าราชวงศ์ข้ามจากริมแม่น้ำไปผ่านถนนสายที่ 2 ตรงผ่านสายที่ 3 ถึงสายที่ 4

สายที่ 10 กว้าง 16 เมตร ยาว 500 เมตร ตั้งแต่ริมแม่น้ำตรงปากคลองคูใต้วัดทองธรรมชาติ ปลายไปออกถนนสายที่ 2

และขยายถนนตรีเพ็ชรจากถนนพาหุรัด มาร่วมถนนจักรเพ็ชรให้กว้างออกไปเป็น 27.50 เมตร ยาว 385 เมตร

<u>ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดถนนในช่วงปี 1925-1932</u>

แม้ว่าจะอยู่ในช่วงของเศรษฐกิจตกต่ำ (ในทศวรรษ 1930) ช่วงของการเปลี่ยนแปลงการปกครองในปี 1932 การสร้างถนนในกรุงเทพฯ (และธนบุรี). ได้เพิ่มขึ้นอย่างมากมาย เมื่อเทียบกับช่วงปี 1910-1925 ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการตัดถนนในช่วงนี้ คือ

<u>ประการแรก</u> การตั้งถิ่นฐานของชุมชนในในกรุงเทพฯ ได้ขยายต่อออกไปอย่างมากในกรุงเทพฯ รอบนอก ดังจะเห็นว่าการสร้างถนนใหม่ ๆ ในช่วงนี้ได้ครอบคลุมไปยังพื้นที่ชานเมือง

มากขึ้น อาทิเช่น ธนบุรี (โดยเฉพาะในเขตอำเภอบางกอกน้อยและบางกอกใหญ่) และบางเขน ตารางที่ 4.24 ข้างล่างนี้แสดงถึงการกระจายตัวของพลเมืองในกรุงเทพฯ ตามอำเภอต่าง ๆ ใน ปี ค.ศ. 1930

ตารางที่ 4.24 การกระจายตัวของประชากรและการใช้ที่ดินในกรุงเทพฯ ปี ค.ศ. 1930

อำเภอ	ประชากร	พื้นที่ที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรม (ไร่)	พื้นที่สวนและผักผลไม้ (ไร่)	พื้นที่เพาะปลูกข้าว (ไร่)
ฝั่งพระนคร				
พระนคร	80,834	990	-	-
สัมพันธวงศ์	67,669	540	-	-
บางรัก	59,712	.1,589	245	7
ป้อมปราบ	58,454	710	12	-
นางเลิ้ง	28,692	825	-	-
ดุสิต	33,004	3,225	1,500	1,250
ประทุมวัน	42,206	2,476	230	312
บ้านหวาย	44,639	2,500	7,038	3,500
บางซื่อ	35,838	2,130	9,297	34,777
บางเขน	10,384	1,966	103	46,204
บางกะปิ	17,978	2,851	516	81,467
พระโขนง	27,846	4,730	7,874	76,132
รวม	511,315	24,505	26,815	243,649
ฝั่งธนบุรี				
บางกอกน้อย	20,647	463	4,543	-
บางกอกใหญ่	13,542	639	2,921	-
บางพลัด	15,128	246	6,265	-
บางยี่เรือ	15,779	760	1,625	-
คลองสาน	24,221	719	2,072	-
บุคคโล	10,270	163	3,101	-
บางขุนเทียน	26,494	ไม่มีข้อมูล	60,950	33,150
ตลิ่งชัน	18,602	2,702	13,295	33,022
ภาษีเจริญ	31,968	4,591	15,230	42,713
รวม	176,651	10,283	110,002	108,885
รวมทั้งสิ้น	687,966	34,788	136,817	352,534

แหล่งที่มา : [กจช. กระทรวงการคลัง 0301.101/13 (1931)]

จากตารางที่ 4.24 ข้างต้นแสดงว่า ในปี ค.ศ. 1930 ประชากรของกรุงเทพฯ มีประมาณ 687,966 คน โดยจำแนกเป็นประชากรที่อาศัยอยู่ทางด้านฝั่งพระนครเท่ากับ 511,315 คน และฝั่งธนบุรีเท่ากับ 176,651 คน และหากเทียบกับประชากรในปี ค.ศ. 1913 ประชากรของกรุงเทพฯ มีประมาณ 365,492 คน หรือในระหว่างปี ค.ศ. 1913-1930 ประชากรของกรุงเทพฯ เพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 3.79 ต่อปี โดยที่ชานเมืองของกรุงเทพฯ เช่น บางกอกใหญ่ บางกอกน้อย และบางเขนนั้นมีพลเมืองอยู่ประมาณ 13,000 - 20,000 คน นอกจากนี้ พื้นที่ของกรุงเทพฯซึ่งในอดีตเป็นพื้นที่เพื่อการกสิกรรมและรกร้างว่างเปล่า ได้ถูกเปลี่ยนแปลงและพัฒนาให้กลายเป็นพื้นที่สำหรับที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรม ในปี ค.ศ. 1930 พื้นที่ชานเมืองเหล่านี้ก็มีสัดส่วนของการใช้ที่ดินเพื่อการดังกล่าวสูงพอสมควร การใช้ที่ดินในบางเขน บางกอกใหญ่ และบางกอกน้อย เท่ากับ 1,966 ไร่ 639 ไร่ และ 463 ไร่ ตามลำดับ การเพิ่มขึ้นของประชากร จึงเป็นปัจจัยที่สำคัญประการหนึ่งสำหรับการเพิ่มขึ้นของการสร้างถนน

ประการที่สอง หากพิจารณาในแง่ของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ซึ่งมีผลสำคัญต่อการสร้างอุปสงค์ในการสร้างถนนนั้น ในปี ค.ศ. 1930 ประมาณว่าทางด้านฝั่งธนบุรีการใช้ที่ดินเพื่อการเกษตรกรรมอันประกอบไปด้วยพื้นที่สวน ผัก และผลไม้มีสูงถึงเกือบ 220,000 ไร่ (ตารางที่ 4.24) การสร้างถนนจึงมีวัตถุประสงค์สำคัญยิ่งต่อการสนับสนุนการขนส่งพืชผัก ผลไม้ที่เน่าเสียได้ง่ายจากฟาร์มมาสู่ตลาดกรุงเทพฯ เพื่อการส่งออกหรือการบริโภคภายในประเทศ นอกจากนี้ การสร้างถนนย่อมมีผลต่อการลดต้นทุนการขนส่งและมีผลต่อการกระตุ้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างกรุงเทพฯฝั่งพระนครและธนบุรี ตลอดจนพื้นที่ข้างเคียงให้มีมากยิ่งขึ้น

เป็นที่น่าสังเกตุว่า ในทศวรรษ 1920 และทศวรรษ 1930 นั้น กิจกรรมทางเศรษฐกิจทางด้านพาณิชยกรรมและอุตสาหกรรมก็ได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ขยายตัวย่อมเป็นปัจจัยสำคัญต่อการสร้างถนนเพื่อการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบ ดังจะเห็นว่า หลังสงครามโลกครั้งที่ 1 (1914-1918) ชาวต่างชาติได้นำเครื่องจักรทันสมัยเข้ามาเพื่อตั้งโรงงานเพื่อผลิต ยาสูบ สบู่ ตลอดจนสิ่งทอและเสื้อผ้าสำเร็จรูป ประปา และสถานีไฟฟ้า [ศิลปวัฒนธรรม 2527: 74] ในขณะเดียวกัน รัฐเริ่มมีบทบาทโดยตรงในทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมการผลิตมากขึ้น ในทศวรรษ 1920 อาทิเช่น กองทัพบกได้นำเข้าอุปกรณ์ผลิตกระดาษมากขึ้นโดยตั้งโรงงานอยู่ที่ตำบลสามเสน โดยสมรรณะการผลิตประมาณ 1 ตัน ต่อวัน หลังจากนั้นเป็นต้นมา รัฐได้ดำเนินกิจการก่อสร้างโรงงานประปา และ โรงไฟฟ้าที่ตำบลสามเสน [ศิลปวัฒนธรรม 2528:74]

หลักฐานทางประวัติศาสตร์ได้ชี้ให้เห็นว่า ประมาณทศวรรษที่ 1920 มีโรงงานต่าง ๆ เกิดขึ้นในกรุงเทพฯ มากมาย เมื่อเทียบกับช่วงก่อนหน้านั้น โรงงานที่เกิดขึ้นในช่วงนี้ อาทิเช่น โรงงานผลิตตะปู สบู่ ยาสูบ ดอกไม้ไฟ ทำอิฐ ยา รองเท้า ไม้ขีดไฟ เฟอร์นิเจอร์ ฟอกหนังรองเท้า ปูนซีเมนต์ไทย ฯลฯ

ประการที่สาม การขยายตัวของการสร้างถนนมาจากการเพิ่มขึ้น บทบาททางเศรษฐกิจของท่าเรือกรุงเทพฯ ด้วยเหตุที่พัฒนาการทางเศรษฐกิจของกรุงเทพฯ ขึ้นอยู่ภาคการค้าระหว่างประเทศเป็นสำคัญ ดังนั้น การเพิ่มขึ้นของเรือที่เทียบท่าที่กรุงเทพฯ ย่อมมีผลโดยตรงต่อการสร้างถนน เพราะถนนมีผลต่อการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือและกิจกรรมทางเศรษฐกิจในกรุงเทพฯ ถนนจึงเป็นสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ ถนนและแม่น้ำลำคลองจึงเปรียบเสมือนเป็นปัจจัยสำคัญที่กระตุ้นให้กรุงเทพฯ มีฐานะเป็นท่าเรือแห่งชาติ และศูนย์กลางการค้า ภายในและการค้าระหว่างประเทศ สถิติท่าเรือที่เทียบท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพฯแสดงให้เห็นว่า ท่าเรือกรุงเทพฯได้มีบทบาทสำคัญยิ่งนับแต่กลางทศวรรษ 1920 เป็นต้นมา ดังจะเห็นว่า ในปี ค.ศ. 1865 เรือต่างชาติที่เข้าเทียบท่าเรือมีเพียง 305 ลำ เพิ่มขึ้นเป็น 887 ลำ ในปี 1874 และเพิ่มขึ้นเกือบเป็น 1,251 ระหว่างปี ค.ศ. 1900-1904 เพิ่มเป็น 1,553 ลำ ระหว่างปี ค.ศ. 1905-1909 เพิ่มเป็น 1,657 ลำ ในปี ค.ศ. 1910-1914 เพิ่มเป็น 1,813 ลำ ในปี ค.ศ. 1915-1919 เพิ่มเป็น 1,772 ลำ ในปี ค.ศ. 1920-1924 เพิ่มเป็น 2,119 ลำ ในปี ค.ศ. 1925-1929 และเพิ่มเป็น 2,476 ลำ ในปี ค.ศ. 1930-1934 [กจช. B.P.P. Diplomatic and Consular Report Various Years; Bangkok Calender annually (1910-34); Thailand Statistical Year Book Various Years].

นอกจากการค้าระหว่างประเทศมีผลต่อการเพิ่มขึ้นของจำนวนเรือที่เทียบท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพฯ แล้ว จำนวนท่าเรือเอกชน (Private Wharves) ในกรุงเทพฯ ก็เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ในทศวรรษ 1920 มีท่าเรือเอกชนมากกว่า 40 แห่ง ผลที่ตามมาก็คือ มีการสร้างถนนในกรุงเทพฯ เพื่อสนองตอบการขยายตัวของท่าเรืออย่างรวดเร็วนั่นเอง [The Directory for Bangkok and Siam for 1929 : 183]

ประการที่สี่ การสร้างทางรถไฟเชื่อมกรุงเทพฯ กับต่างจังหวัดเป็นปัจจัยสำคัญต่อการสร้างถนนในกรุงเทพฯ เพราะระบบการขนส่งรถไฟต้องอาศัยระบบถนนเป็นผู้ป้อน (roads as feeders) สินค้าเพื่อออกจำหน่ายไปยังต่างจังหวัด รถไฟสายแรกเป็นรถไฟของบริษัทเอกชนสร้างขึ้นเชื่อมระหว่างกรุงเทพฯ และสมุทรปราการ ในปี ค.ศ.1893 หลังจากนั้นการสร้างทางรถไฟเป็นของรัฐบาล ซึ่งในปี ค.ศ. 1900 เป็นการสร้างทางรถไฟสายแรกของรัฐบาลเชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพฯ กับโคราช หลังจากนั้นก็สร้างรถไฟเชื่อมกับหลายจังหวัดในภูมิภาคต่าง ๆ

ระหว่างปี ค.ศ. 1925 ถึง 1932 ถนนหลายสายได้ถูกสร้างเพื่อเป็นผู้ป้อนแก่สถานีรถไฟย่านชานเมืองกรุงเทพฯ อาทิเช่น บริเวณบางเขน หลักสี่ และดอนเมือง ซึ่งสถานีดังกล่าวเป็นเส้นทางขนส่งที่สำคัญเพื่อไปยังจังหวัดในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ดังนั้นเพื่อสนับสนุนการขนส่งและการค้าขายระหว่างกรุงเทพฯ และต่างจังหวัดจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องสร้างถนนเพื่อป้อนกับสถานีรถไฟ

ผลกระทบทางเศรษฐกิจของการสร้างถนนในช่วง ค.ศ. 1925-1932 ที่สำคัญโดยสังเขปมีดังต่อไปนี้ คือ

ถนนเป็นปัจจัยสำคัญยิ่งต่อการใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์ ดังจะเห็นว่า ในบริเวณที่มีการกระจุกตัวของการสร้างถนน ย่อมมีผลต่อการขยายตัวของการค้าและการลงทุน และมีผลสำคัญอย่างยิ่งยวดต่อการขยายตัวของธุรกิจจากริมแม่น้ำมาสู่ถนนมากขึ้น สถิติของการใช้ที่ดินในปี ค.ศ. 1930 แสดงให้เห็นว่า พื้นที่เพื่อการพาณิชย์และที่อยู่อาศัย มีความหนาแน่นสูงในบริเวณย่านอำเภอพระนคร สัมพันธวงศ์ บางรัก และป้อมปราบ [กจช. กระทรวงการคลัง 0301.1.1/13 (1931)] ซึ่งในย่านดังกล่าวเป็นย่านซึ่งคนจีนอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก ความหนาแน่นของพื้นที่เพื่อที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมในบริเวณนี้มีมาก กล่าวคือ อำเภอพระนครเท่ากับ 37.6 คน ต่อไร่ สัมพันธวงศ์ เท่ากับ 93.7 คนต่อไร่ บางรักเท่ากับ 25.9 คนต่อไร่ และป้อมปราบเท่ากับ 53.4 คนต่อไร่ ในขณะที่พื้นที่เพื่อการเกษตรในย่านดังกล่าวมีเพียงจำนวนน้อย [คำนวณจาก กจช. กระทรวงการคลัง 0301.1.1/13 (1931)]

นอกจากนี้ถนนมีบทบาทอย่างสำคัญยิ่งต่อการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ไปยังเขตชานเมือง ในปลายทศวรรษ 1920 นั้น การเจริญเติบโตของกิจกรรมทางเศรษฐกิจในกรุงเทพฯ ได้ขยายตัวออกจากย่านธุรกิจใจกลางเมือง อันได้แก่ อำเภอสัมพันธวงศ์ อำเภอพระนคร อำเภอป้อมปราบ อำเภอประทุมวัน อำเภอนางเลิ้ง และอำเภอบางรัก ไปยังเขตชานเมืองมากยิ่งขึ้น เช่น อำเภอคลองสาน และบางยี่เรือ เป็นต้น [กจช. กระทรวงการคลัง 0301.1.1/8 (1927-1929)]

<u>ทำไมพื้นที่ของถนนในกรุงเทพฯ จึงมีน้อย</u>

แม้ว่าจะมีการสร้างถนนในกรุงเทพฯ เป็นจำนวนมากในกรุงเทพฯในช่วงระหว่างปี ค.ศ. 1890-1932 พื้นที่ของการใช้ถนนในกรุงเทพฯ ยังมีอยู่น้อยเมื่อเปรียบกับพื้นที่ทั้งหมดของกรุงเทพฯ หลักฐานทางประวัติศาสตร์แสดงว่า แม้ว่าในปี ค.ศ. 1930 การใช้พื้นที่ดินเพื่อการก่อสร้างถนนยังคงมีน้อยมาก กล่าวคือ พื้นที่ถนนเมื่อคิดเป็นร้อยละของพื้นที่ทั้งหมดในกรุงเทพฯ มีเพียงประมาณไม่เกินร้อยละ 5 หรือกล่าวคือ ในปี ค.ศ. 1930 พื้นที่ถนนในกรุงเทพฯมีทั้งสิ้นเท่ากับ 9,859 ไร่ ในขณะที่พื้นที่ทั้งหมดเท่ากับ 241,768 ไร่ [กจช. กระทรวงนครบาล 0301.1.1/13 (1931)] หากเทียบกับพื้นที่การใช้ถนนกับมหานครชั้นนำของโลก อาทิเช่น ลอนดอน นิวยอร์ค ปารีส นั้น พื้นที่การใช้ถนนของกรุงเทพฯ นับได้ว่ามีสัดส่วนที่ต่ำมาก เพราะว่า มหานครดังกล่าวมีพื้นที่ถนนถึงร้อยละ 20-30 ของพื้นที่ทั้งหมด

พื้นที่การใช้ถนนในกรุงเทพฯ อยู่ในระดับต่ำมากแม้ว่าระยะเวลาจะล่วงเลยมาถึงปัจจุบันแล้วก็ตาม เหตุผลสำคัญบางประการที่ส่งผลให้พื้นที่การใช้ที่ดินเพื่อการก่อสร้างถนนในกรุงเทพฯ อยู่ในระดับต่ำมากมีสาเหตุสำคัญอย่างน้อย 2 ประการ กล่าวคือ

<u>ประการแรก</u> การก่อสร้างถนนของกรุงเทพฯ ในอดีตมักจะก่อสร้างเป็นคู่ขนานของลำคลองเป็นสำคัญ หรือในบางกรณีก็จะสร้างถนน โดยการถมคลองก่อนแล้วจึงค่อยสร้างถนนภายหลัง เหตุที่กิจกรรมการสร้างถนนมักจะคู่ขนานกับคลองหรือ ถมคลองแล้ว สร้างถนนเพราะว่า การตั้งถิ่นฐานของชุมชน ในอดีตนั้นมักจะตั้งถิ่นฐานข้างคลองเป็นสำคัญ ดังนั้นการสร้าง

ถนนจึงไม่มีทางออกเพราะการสร้างคลองสมัยก่อนมักจะติดเข้าพื้นที่ทำการเพาะปลูก เรือกสวนไร่นา เป็นต้น ในระยะเวลาต่อมาเมื่อเขตเมืองขยายออกไปมากขึ้น จึงไม่สามารถที่จะตัดถนนเพื่อรองรับการขยายตัวอย่างมีระบบได้ และในหลายกรณีการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด หรือการขยายตัวของเมืองกระทำได้โดยการตัดถนนซอยเป็นจำนวนมาก เพื่อเปิดพื้นที่ออกไป ผลที่ตามมาก็คือ พื้นที่ของถนนในกรุงเทพฯ จึงมีน้อยกว่าที่ควรจะเป็น

ประการที่สอง การก่อสร้างถนนมักจะเกี่ยวข้องกับการลงทุนโดยตรงของพระคลังข้างที่ ด้วยเหตุที่พระคลังข้างที่มีกิจกรรมเกี่ยวกับการก่อสร้างห้องแถว ตลาดสดเป็นจำนวนมาก การตัดถนนในกรุงเทพฯ ในหลายกรณีมักจะเกี่ยวข้องเกี่ยวกับการลงทุนของพระคลังข้างที่ เพราะการตัดถนนนำมาซึ่งราคาที่ดินสูงขึ้น ซึ่งถือว่าเป็นการเพิ่มมูลค่าทรัพย์สินให้กับผู้ลงทุน ด้วยเหตุนี้การสร้างถนนของกรุงเทพฯ มักจะกระจุกตัวในพื้นที่ที่พระคลังข้างที่ถือครองที่ดินเป็นส่วนใหญ่ อาทิเช่น บริเวณ อำเภอพระนคร สัมพันธวงศ์ บางรัก ป้อมปราบ นางเลิ้ง และดุสิต ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวมักจะเป็นพื้นที่ที่มีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่สูง ดังนั้นกล่าวโดยสรุป การตัดถนนจึงเปรียบเสมือนการลงทุนของพระคลังข้างที่ หรือได้รับประโยชน์ทางเศรษฐกิจในแง่ของประโยชน์ของเอกชน (Private Benefit) ในขณะที่พื้นที่ที่อยู่ห่างไกลออกไปจากใจกลางเมืองและเป็นพื้นที่ที่ให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจต่ำ เพราะราคาที่ดินต่ำ ดังนั้น พื้นที่ในเขตอำเภอ ตลิ่งชัน บางยี่เรือ พระโขนงจึงขาดแคลนถนนเป็นจำนวนมาก

ผลกระทบทางเศรษฐกิจของการก่อสร้างถนน (1868-1932) : การกลับมาพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง

ในบทนี้จะกล่าวถึงผลกระทบทางเศรษฐกิจที่สำคัญอีกครั้งหนึ่งของการสร้างถนนในช่วงปี ค.ศ. 1861-1932 โดยจะแบ่งหัวข้อการนำเสนอเป็น 3 หัวข้อ คือ

(1) ผลกระทบทางด้านการลงทุนในที่ดินและการสร้างห้องแถว

(2) ผลกระทบทางด้านการค้าและการลงทุน

(3) ผลกระทบทางด้านการขนส่ง

(1) ผลกระทบทางด้านการลงทุนในที่ดินและการสร้างห้องแถว

การตัดถนนในกรุงเทพฯ ส่งผลให้ระดับราคาที่ดินที่ถนนตัดผ่านได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ราคาที่ดินที่สูงขึ้นได้ดึงดูดให้เจ้านายและขุนนางชั้นผู้ใหญ่ได้หันมาลงทุนในการเก็งกำไรซื้อที่ดินและกิจการที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจที่ดิน และอสังหาริมทรัพย์อื่น ๆ เช่น ห้องแถว ตลอดจนตลาดสด การสำรวจราคาที่ดินในกรุงเทพฯ ในช่วงปี ค.ศ. 1905-1911 แสดงว่า ราคาที่ดินสูงสุดจะอยู่ในบริเวณที่ถนนได้ตัดผ่าน (ดังแสดงในตารางที่ 4.25)

ตารางที่ 4.25 ราคาของที่ดินในกรุงเทพฯ (1905-1911)

หน่วย : บาทต่อตารางวา

ค.ศ.	I : ที่ดินที่อยู่บริเวณถนนตัดผ่าน	ค.ศ.	II : ดินที่ไม่อยู่ในบริเวณที่ถนนตัดผ่าน
1905	200 ถนนเจริญกรุง	1905	12 ตำบลสีลม
1905	293 ถนนสุริวงศ์	1908	2 ตำบลสีลม
1910	450 ถนนราชวงศ์	1910	20 ตำบลสีลม
1910	300 ย่านสำเพ็ง	1910	50 ตำบลถนนพาหุรัด
1910	170 ถนนจักรวรรดิ	1911	59 ตำบลถนนตรอกสิบเบี้ย
1910	400 ถนนสำเพ็ง	1911	20 ตำบลบางประแก้ว
1911	300 ถนนหลวง	1911	6 ตำบลบางรัก
1911	160 ถนนเจริญกรุง	1911	18 ตำบลวัดญวนกุมโลกีย์
1911	300 ตลาดข้าวสารสามเพ็ง	1911	2 ตำบลบางพงษ์
1911	500 ถนนราชวงศ์	1911	2-6 ตำบลบางซื่อ

แหล่งที่มา : [กจช. ร.6 กระทรวงนครบาล 15.2 เล่มที่ 1 (1909); กจช. ร.6 กระทรวงนครบาล 15.2 เล่มที่ 2 (1909-10); กจช. กระทรวงนครบาล 15.2 เล่มที่ 3 (1913)

ตัวอย่างดังกล่าวข้างต้นแสดงว่า ราคาที่ดินเพิ่มขึ้นสูงเมื่อที่ดินอยู่บริเวณที่มีถนนตัดผ่าน หากเทียบกับราคาที่ดินที่ไม่มีถนนตัดผ่าน ราคาที่ดินจะสูงกว่ามากจนบางกรณีสูงถึง 250 เท่า ตัวอย่างเช่น ในปี ค.ศ. 1911 ราคาที่ดินย่านที่มีถนนตลาดข้าวสารสำเพ็งตัดผ่านราคาตารางวาละ 500 บาท ในขณะที่ราคาที่ดินในย่านเหนือของตำบลสามเสนเท่ากับตารางวาละ 2 บาท ดังนั้นในย่านที่มีถนนตัดผ่านเป็นจำนวนมากย่อมมีผลให้ความเจริญได้กระจุกตัวมากขึ้น ส่งผลให้ราคาที่ดินเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่บริเวณตอนใต้ของถนนเจริญกรุง สี่พระยา บางรัก สีลม สุรวงศ์ สำเพ็ง และป้อมปราบ เป็นต้น

พระคลังข้างที่กับการพัฒนาเศรษฐกิจกรุงเทพฯ

ในฐานะที่เป็นหน่วยงานที่สำคัญเกี่ยวกับการสร้างการเจริญเติบโตและการพัฒนากรุงเทพฯ ในตอนนี้จะกล่าวถึงประวัติและความเป็นมาของพระคลังข้างที่ (Privy Purse Bureau) โดยสังเขป

กรมพระคลังข้างที่ได้ก่อตั้งขึ้นในปี ค.ศ. 1890 จัดเป็นหน่วยงานระดับกรมที่ขึ้นตรงต่อกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ ในอดีตพระคลังข้างที่ ได้ก่อตั้งขึ้นในรัชสมัยของรัชกาลที่ 2 หรือที่รู้จักกันในนามว่า "เงินข้างที่" และได้เปลี่ยนชื่อต่อมาว่า "พระคลังข้างที่" ในรัชสมัยรัชกาลที่ 3 หน่วยงานนี้ถือว่าเป็นหน่วยงานส่วนพระองค์ของพระมหากษัตริย์ เพราะว่ากษัตริย์สามารถใช้จ่ายเงินตามพระราชอัธยาศัย และ/หรือสามารถใช้จ่ายเพื่อกิจการลงทุนได้ รายได้ของรัฐได้ถูก

จัดสรรให้แก่กรมพระคลังข้างที่ คือ ในรัชสมัยรัชกาลที่ 4 ประมาณร้อยละ 5 ของรายได้ของรัฐ หรือประมาณ 2,000 ชั่ง (160,000 บาท) ในปี ค.ศ. 1890 ประมาณร้อยละ 15 ของรายได้ของรัฐ [ทวีศิลป์ 2528 : 124-128]

พระคลังข้างที่สามารถจับจองหรือครอบครองที่ดินได้หลายวิธี อาทิเช่น ครอบครองที่ดินสาธารณะอันประกอบไปด้วย ที่ว่างเปล่าหรือที่ที่เป็นของกระทรวงต่าง ๆ หรือที่ที่เป็นที่ตั้งของวังและพระราชวัง เป็นต้น นอกจากนี้พระคลังข้างที่สามารถรับจำนองจากเอกชน โดยที่พระคลังข้างที่ได้ให้เงินกู้ แก่ผู้ที่เอาอสังหาริมทรัพย์มาจำนอง ลูกค้าส่วนใหญ่ของพระคลังข้างที่ส่วนใหญ่ ได้แก่ พ่อค้าชาวจีน เจ้าภาษีนายอากร ขุนนางและเจ้านายชั้นผู้ใหญ่ ถ้าหากว่าลูกค้าส่วนใหญ่ไม่สามารถชำระหนี้แก่พระคลังข้างที่ตามกำหนดเวลาได้ ทรัพย์สินย่อมตกแก่พระคลังข้างที่ ตัวอย่างที่ทรัพย์สินที่พระคลังข้างที่ยึดมาจากลูกหนี้ ได้แก่ ที่ดินของเจ้าพระยาเทเวศร์ ซึ่งอยู่บริเวณสะพานเทเวศร์นฤมิตร ประมาณ 5,321 ตารางวา โดยที่ดินผืนนี้เจ้าพระยาเทเวศร์ไม่สามารถหาเงินมาไถ่ถอนได้เป็นจำนวน 40,000 บาท ในปี ค.ศ. 1910 [กจช. กระทรวงการคลัง 9.2/14 (1912)] เจ้าพระยาสุรวงศ์ ได้ซื้อที่ดินข้างตลาดหัวลำโพงและได้นำมาจำนองกับพระคลังข้างที่ไว้เป็นจำนวนเงิน 16,000 บาท ในที่สุดก็ไม่สามารถไถ่ถอนได้ นอกจากนี้ยังมีเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีได้ซื้อที่ประมาณ 23ไ ร่ และบ้านบริเวณตำบลศาลาแดง โดยได้จำนองเอาไว้กับพระคลังข้างที่ด้วยเงินจำนวน 2,755 ชั่งและ 42 บาท (220,442 บาท) ซึ่งเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรีไม่สามารถใช้หนี้คืนได้ ทรัพย์สินจึงตกเป็นของพระคลังข้างที่ [กจช. ร.5 กระทรวงการคลัง 8.1/39 (1897)]

พระคลังข้างที่สามารถที่จะซื้อที่ดินได้จากราษฎรทั่วไปโดยตรง และด้วยเหตุที่พระคลังข้างที่มีข้อมูลเกี่ยวกับการตัดถนน ราคาที่ดิน และข้อได้เปรียบในเรื่องแหล่งที่ตั้ง ภายใต้ภาวะการณ์ดังกล่าวส่งผลให้พระคลังข้างที่ได้สะสมซื้อที่ดินในพื้นที่เขตธุรกิจที่เหมาะแก่การลงทุนและค้าขาย ผลที่ตามมาก็คือ พระคลังข้างที่ได้ลงทุนซื้อที่ดินเพื่อสร้างตลาดและห้องแถวเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะในทศวรรษที่ 1890, 1900 และ 1910 ในพื้นที่ดังต่อไปนี้คือ บางรัก ราชวงศ์ สุริวงศ์ ประทุมวัน พาหุรัด สำเพ็ง สามเสน และบางลำพู ผลที่ตามมาก็คือ พระคลังข้างที่ได้ครอบครองพื้นที่ที่ดินในกรุงเทพฯ ที่เหมาะแก่การพาณิชย์กรรม ดังได้แสดงการคือครองที่ดินของพระคลังข้างที่ในตารางที่ 4.26

ตารางที่ 4.26 การถือครองที่ดินของพระคลังข้างที่ในพื้นที่ธุรกิจที่สำคัญในกรุงเทพฯ ในปี ค.ศ. 1902

อำเภอ	ตำบล	การถือครองที่ดิน (ไร่)
สามเพ็ง	ป้อมปราบศัตรูพ่าย สามยอด สัมพันธวงศ์ จักรวรรดิ ประทุมวัน	1,831
บางรัก	สาธร บางขวาง บ้านทวาย	458
ภายในประตูเมือง	วัดชนะสงคราม พระราชวัง สำราญราษฎร์ พาหุรัด	86
ดุสิต	บางขุนพรหม นางเลิ้ง สามเสน	1,708
	รวม	4,083

แหล่งที่มา : [กจช. ร.5 กระทรวงเกษตรฯ 6/6153 (1913)]

ในฐานะที่พระคลังข้างที่เป็นผู้ถือครองที่ดินรายใหญ่ที่สุดในกรุงเทพฯ ดังนั้น พระคลังข้างที่จึงเป็นหน่วยงานที่มีบทบาทในการสร้างความเจริญเติบโตแก่เมืองกรุงเทพฯ และการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบทางกายภาพ เพราะเป็นหน่วยงานที่ทรงอิทธิพลต่อการตัดถนน การใช้ที่ดิน การลงทุน พัฒนาที่ดิน การสร้างตลาดและห้องแถว การก่อสร้างถนนในกรุงเทพฯ ส่วนหนึ่งจึงได้รับอิทธิพลจากพระคลังข้างที่ และกษัตริย์ เพราะการสร้างถนนและห้องแถวมักจะไปควบคู่กัน หลักฐานทางประวัติศาสตร์หลายชิ้นได้แสดงให้เห็นว่า พระคลังข้างที่ได้ใช้จ่ายเงินเพื่อซื้อที่ดินเพื่อสร้างห้องแถว หลังจากนั้นจึงตัดถนนเข้ามาในบริเวณห้องแถว เพื่อมีผลให้ราคาที่ดินและทรัพย์สินเพิ่มสูงขึ้น ดังบันทึกฉบับหนึ่งของ รัชกาลที่ 5 ถึงกรมหลวงนเรศว์วรฤทธิ์ เกี่ยวกับการสร้างห้องแถวและสร้างถนนในปี ค.ศ. 1901 ดังต่อไปนี้

"๑. เรื่องซื้อที่ทำถนน แลตึกหลังตลาดเสาชิงช้า จำจะต้องเปนที่ตกลงกันโดยเร็ว ด้วยเหตุว่าตึกนั้นได้ก่อขึ้นมาจวนเกือบจะถึงพื้นชั้นบนแล้ว ไปติดประชันกันอยู่กับรั้วแลเรือนจาก ตึกนั้นคงจะแล้วในปีนี้ ถนนก็จำต้องแล้วด้วย ส่วนซื้อที่นั้นเปนเงินพระคลังข้างที่ แต่ตัวถนนต้องขอให้โย้เงินมาจ่าย

๒. เรื่องถนนหลานหลวงที่จำเป็นจะต้องซื้อที่บ้าง แบ่งส่วนผู้ซึ่งเปนเจ้าของที่จะต้องลงทุนทำถนนบ้าง เงินที่จะซื้อที่เปนเงินพระคลังข้างที่แต่เงินที่จะทำถนนจะโย้ได้มากน้อยเท่าใดถึงยังไม่ตลอดถนนก็ตาม" [สำนักนายกรัฐมนตรี 2513 : 129]

สถิติของห้องแถวของพระคลังข้างที่ซึ่งมีอยู่อย่างกระจัดกระจายซึ่งแสดงถึงภาพของการเจริญเติบโตของเมืองกรุงเทพฯ ในช่วง ค.ศ. 1892-1910 มีดังต่อไปนี้ :

ปี ค.ศ. 1892 พระคลังข้างที่มีห้องแถวอยู่ 63 แห่ง สำหรับเก็บค่าเช่าบริเวณถนนบำรุงเมือง

ปี ค.ศ. 1899 พระคลังข้างที่ซื้อตลาดสดและห้องแถวจากกรมหมื่นภูธเรธธำรงค์ศักดิ์ ผู้ซึ่งทรัพย์สินได้ถูกยึดเข้าสู่กระทรวงการคลัง เนื่องจากขาดจำนอง (โดยมีห้องแถวจำนวน 134 ห้อง) [กจช. กระทรวงการคลัง 9.1 3/11 (1900)]

ปี ค.ศ. 1900 พระคลังข้างที่มีห้องแถวจำนวน 215 ห้อง บริเวณถนนสามเสน และมีห้องแถวจำนวน 239, 133 และ 17 ห้อง บริเวณถนนซังฮี้นอก (หรือเรียกว่า ราชวิถี) ดวงเดือนนอก (ถนนสุโขทัย) และถนนดาวข่าง ตามลำดับ [กจช. กระทรวงการคลัง 4.1/24 (1903)]

ปี ค.ศ. 1902 พระคลังข้างที่ก่อสร้าง ห้องแถวจำนวน 140 ห้อง ณ บริเวณ สำเพ็ง พาหุรัด พลับพลาไชย จักรวรรดิ และหัวลำโพง

ปี ค.ศ. 1902 พระคลังข้างที่ได้ก่อสร้างห้องแถวจำนวน 616 ห้อง บริเวณพื้นที่พระราชวังสวนดุสิต

ปี ค.ศ. 1909 พระคลังข้างที่มีแผนงานจะก่อสร้างห้องแถวจำนวนหลายร้อยห้อง ณ บริเวณ ตำบลสามเสน

ปี ค.ศ. 1910 พระคลังข้างที่ได้ซื้อห้องแถวจำนวน 20 ห้อง ณ บริเวณริมถนนเจริญกรุง ณ ราคา 96,000 บาท

แม้ว่าเราจะขาดข้อมูลอย่างสมบูรณ์ ของการสร้างห้องแถวในกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นของพระคลังข้างที่ หรือของเอกชน ตารางข้างล่างนี้แสดงถึงการกระจุกตัวของการก่อสร้างห้องแถว และ/หรือ บ้านในกรุงเทพฯ โดยจำแนกเป็นบ้านชนิดต่าง ๆ ในปี ค.ศ. 1901 ซึ่งแสดงว่า กรุงเทพฯ ในช่วงปี ค.ศ. 1900 ได้มีการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบทางกายภาพจากเมืองน้ำมาสู่เมืองบกมากยิ่งขึ้น (ตารางที่ 4.27)

ตารางที่ 4.27 จำนวนและชนิดของบ้านในกรุงเทพฯ ที่ตั้งอยู่ถนนสายสำคัญในปี ค.ศ. 1901

ชื่อถนน	บ้านที่หลังคาเป็นกระเบื้อง (หลัง)	บ้านที่หลังคาเป็นสังกะสี (หลัง)	บ้านที่หลังคาเป็นมุมจาก (หลัง)
เจริญกรุง	244	212	211
เฟื่องนคร	77	153	259
บำรุงเมือง	182	170	137
พาหุรัด	79	128	193
ถนนบริเวณรอบนอกกำแพงพระนคร	429	430	562
รวมทั้งสิ้น	1,010	1,093	1,263

แหล่งที่มา : [กจช. กระทรวงนครบาล 5.5/5 (1901)]

ตารางที่ 4.27 ข้างต้น ยังแสดงให้เห็นว่ากรุงเทพฯ ได้เริ่มเปลี่ยนแปลงจากเมืองน้ำมาสู่เมืองบกมากยิ่งขึ้น ในต้นทศวรรษที่ 20 และ/หรือ ได้เปลี่ยนจากเมืองสมัยเก่าที่เน้นบทบาททางด้านการปกครองและทหาร มาสู่เมืองที่มีพาณิชยกรมที่มีความทันสมัยมากยิ่งขึ้น เพราะว่าสัดส่วนของบ้านที่หลังคาเป็นกระเบื้องและบ้านที่หลังคาเป็นสังกะสี รวมกันถึง 2,103 หลัง มากกว่าบ้านที่มีหลังคามุงจากซึ่งมีเพียง 1,362 หลังเท่านั้น

การสร้างห้องแถวย่อมมีผลเอื้ออำนวยต่อการดำเนินธุรกิจในกรุงเทพฯ เพราะห้องแถวย่อมมีสมรรถนะในการเก็บสินค้า หรือมีพื้นที่ที่ใช้ประโยชน์ได้มากกว่าบ้านเรือนแพในอดีต เพราะฉะนั้นกิจกรรมทางธุรกิจอันประกอบไปด้วย การส่งออก-นำเข้า ร้านค้าปลีกและค้าส่งมักจะนิยมการใช้ห้องแถวเพื่อการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจ

หากพิจารณาถึงค่าเช่าห้องแถวในกรุงเทพฯ ค่าเช่าห้องแถวค่อนข้างจะมีราคาถูก ในปี ค.ศ. 1907 ค่าเช่าห้องแถวบริเวณริมถนนบำรุงเมือง และเจริญกรุงประมาณ 20-100 บาทต่อเดือน อัตราดังกล่าวจะถูกลงหากเป็นห้องแถวประเภทเป็นไม้ โดยที่ค่าเช่าอยู่ประมาณ 3-10

บาท ต่อหนึ่งห้อง ในระหว่างปี ค.ศ. 1900-1910 แรงงานไร้ฝีมือชาวจีนได้รับอัตราค่าจ้าง .75-1.00 บาทต่อวัน หากเขาอาศัยอยู่รวมกันค่าเช่าต่อคนก็จะยิ่งถูกลงไปอีกการที่อัตราค่าเช่าของห้องแถวค่อนข้างจะถูกและดึงดูดผู้คนเข้ามาอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะกลุ่มคนผู้มีรายได้น้อย หลักฐานทางประวัติศาสตร์ได้แสดงให้เห็นว่า ห้องแถวหลายแห่งในกรุงเทพฯ เป็นที่อยู่อาศัยของคนมีรายได้น้อย อาทิเช่น ห้องแถวในบริเวณตลาดนางเลิ้ง ดังจะเห็นว่าในปี ค.ศ. 1901 ผู้เช่าห้องแถวจำนวน 97 ห้อง มีจำนวน 613 คน เป็นคนไทย 252 คน ส่วนคนจีนมีอยู่ 361 คน [สยมพร 2526 : 192] การกระจายตัวของอาชีพของบุคคลซึ่งอาศัยอยู่ในบริเวณนี้ที่สำคัญคือ ประกอบอาชีพค้าขาย 224 คน รับจ้าง 229 คน ทำงานในโรงบ่อนเบี้ยและทำหัวเบี้ยเป็นผู้ชายทั้งสิ้น 58 คน ส่วนรับจ้างเป็นพลตระเวณเป็นผู้ชายทั้งหมด 25 คน และมีเด็กอยู่ตามห้องแถวเหล่านี้ 80 คน อาชีพของคนไทยนอกจากรับจ้างเป็นพลตระเวณและรับราชการเป็นเสมียนแล้ว คนไทยที่เช่าห้องแถวตลาดนางเลิ้งยังทำการค้าขายบ้าง เช่น ขายหมาก พลู บุหรี่ หมากสมัด ขายข้าวแกง ขนมจีน ขนมต่าง ๆ กล้วย อ้อย ส้ม ขายแป้งน้ำมัน ขายข้าวเม่า กล้วยแขก ขายยาอิ่น นอกจากนี้ยังประกอบอาชีพเป็นหมอดู ช่างเขียน ช่างเย็บผ้า ตีเหล็ก ทำตุ๊กตา ทำฝาชี ช่างตัดผม และเป็นกุลี ส่วนคนจีนตั้งโรงรับจำนำเป็นส่วนใหญ่ นอกจากนั้นก็ทำการค้าขายสินค้าประเภทต่าง ๆ ตลอดจนเป็นแรงงานรับจ้างขุดคลอง ขุดดิน และเป็นกุลี [สยมพร 2526: 193-194]

เนื่องจากไม่มีสถิติของผลตอบแทนของการลงทุนการสร้างห้องแถวของพระคลังข้างที่ ทว่า เราสามารถที่จะสรุปได้ว่า อัตราค่าเช่าค่อนข้างถูกนั้น เป็นเพราะพระคลังข้างที่มิได้คิดค่าเช่าเพื่อแสวงหากำไรสูงสุด เพราะว่า พระคลังข้างที่แตกต่างจากหน่วยการผลิตของเอกชน ซึ่งมุ่งหวังกำไรสูงสุด บทบาทที่สำคัญประการหนึ่งของพระคลังข้างที่ (และกษัตริย์) ก็คือสนับสนุนให้ประชาชนมีที่อยู่ที่อาศัยในราคาพอสมควร อย่างไรก็ตามแม้ว่าอัตราผลตอบแทนไม่น่าจะสูงมากนัก แต่ก็พอเพียงที่จะดึงดูดให้พระคลังข้างที่ลงทุนในการสร้างห้องแถว และมีผลอิทธิพลต่อการสร้างถนนในกรุงเทพฯ

(2) <u>ผลกระทบทางด้านการค้าและการลงทุน</u>

ผลกระทบที่สำคัญของการสร้างถนนที่สำคัญคือ ผลที่มีต่อการขยายตัวทางด้านการค้าและการลงทุน หลักฐานทางประวัติศาสตร์แสดงให้เห็นว่า การเก็บภาษีธูรกิจในสมัยนั้นคือภาษีตึกแพโรงร้าน หรือเรียกย่อ ๆ ว่า ภาษีโรงร้าน มักจะจัดเก็บได้สูงในบริเวณพื้นที่ที่ถนนตัดผ่าน ดังแสดงในตาราง 4.28 ข้างล่างนี้คือ

ตารางที่ 4.28 ภาษีโรงร้านจำแนกตามอำเภอต่าง ๆ ในกรุงเทพฯ 1911-1921

อำเภอ	1911 (บาท)	1919 (บาท)	1920 (บาท)	1921 (บาท)
สำเพ็ง	335,142			
บางรัก	24,246	39,827	45,602	43,331
ดุสิต	19,956	2,535	3,286	3,322
สาธร		23,761	24,473	22,898
สามเสน		1,078	1,297	1,254
สัมพันธวงศ์		38,521	49,349	49,806
พาหุรัด		52,460	62,441	42,837
บางกะปิ		ไม่มีข้อมูล	535	971
จักรวรรดิ		88,149	117,667	109,384
ชนะสงคราม		13,949	22,280	19,452
ปทุมวัน		8,559	12,250	20,046
พญาไท		250	1,408	1,918
บางขุนพรหม		3,635	5,635	5,727
นางเลิ้ง		8,860	15,034	10,719
ป้อมปราบศัตรูพ่าย		32,250	32,617	28,383
บางเขน		ไม่มีข้อมูล	388	398

แหล่งที่มา : ปี ค.ศ. 1911 นำมาจาก [กจช. ร.5 กระทรวงนครบาล 4.4/7 (1912)] และปี ค.ศ. 1919-1921นำมาจาก [กจช. ร.5 กระทรวงนครบาล 11.4/18 (1922)]

ตารางที่ 4.28 ข้างต้นแสดงว่า การเก็บภาษีโรงร้านจะมียอดจัดเก็บสูงสุดในพื้นที่ที่มีถนนตัดผ่านมาก อาทิเช่น สำเพ็ง ในปี ค.ศ. 1911 ในขณะที่ ในช่วงปี ค.ศ. 1919-1921 ภาษีโรงร้านยังคงกระจุกตัว ณ บริเวณที่มีถนนตัดผ่านมาก อาทิเช่น พื้นที่บริเวณ พาหุรัด สัมพันธวงศ์ จักรวรรดิ ป้อมปราบศัตรูพ่าย (หรือเป็นพื้นที่ส่วนหนึ่งของอำเภอสำเพ็งเดิม) สาธร เป็นต้น ในขณะที่พื้นที่ที่ขาดถนนตัดผ่านมีผลให้การจัดเก็บภาษีโรงร้านต่ำ อาทิเช่น อำเภอสามเสน อำเภอบางเขน เป็นต้น

สถิติการซื้อขายแลกเปลี่ยนที่ดิน สะท้อนภาพถึงการขยายตัวทางการค้าและการลงทุนเนื่องมาจากการตัดถนนตัดผ่าน ทั้งนี้เพราะว่า การก่อสร้างถนนย่อมมีผลต่อระดับราคาที่ดินที่สูงขึ้นเพราะราคาที่ดินสูงเป็นเครื่องสะท้อนภาพของความต้องการในการใช้ที่ดินเพื่อประกอบการทางธุรกิจ ซึ่งมีผลต่อการเจริญเติบโตของเมือง นั่นเอง ตารางที่ 4.29 แสดงว่า ในปี ค.ศ.

1910 มีการซื้อขายที่ดินตลอดจนการทำสัญญาซื้อ เงินกู้ เป็นจำนวนมากในพื้นที่อำเภอสำเพ็ง บางรัก และพระนคร โดยที่ สถิติมูลค่าการซื้อขายที่ดินสูงถึงมากกว่า 1 ล้านบาท 451,802 บาท และ 367,581 บาท ในท้องที่ดังกล่าวตามลำดับ ในขณะที่มูลค่าการกู้ยืมเงินก็ยังอยู่ในระดับสูง ในท้องที่ดังกล่าว กล่าวคือ มีมูลค่าสูงถึง 58,446 บาท และ 52,469 บาท และ 23,209 บาท [กจช. ร.5 กระทรวงนครบาล 1.4/1 (1906-1910)] สถิติการเพิ่มขึ้นอย่างสูงของมูลค่าการซื้อขายที่ดิน และสัญญาเงินกู้สะท้อนให้เห็นถึง การขยายตัวของกิจกรรมทางธุรกิจและเศรษฐกิจในพื้นที่ที่ถนนตัดผ่าน เช่น สำเพ็ง พระนคร และบางรัก เป็นต้น ในขณะที่มูลค่าดังกล่าวมีแนวโน้มต่ำลงในอำเภอรอบนอก อาทิเช่น บางกะปิ บางซื่อ บางเขน และหนองแขม เป็นต้น

ตารางที่ 4.29 มูลค่าการซื้อขายที่ดินและสัญญาเงินกู้ ในปี ค.ศ. 1910

(หน่วย : บาท)

อำเภอ	มูลค่าการซื้อขายที่ดิน	สัญญาเงินกู้
พระนคร	367,581	58,446
สำเพ็ง	1,010,298	52,469
ดุสิต	130,070	31,582
บางรัก	451,802	23,209
บางกอกน้อย	1,600	7,340
บางกอกใหญ่	12,400	1,619
บางลำภูล่าง	-	8,738
บางกะปิ	-	338
บางซื่อ	1,489	7,660
บางเขน	-	6,351
บางขุนเทียน	1,840	3,114
ราชบูรณะ	1,600	-
ตลิ่งชัน	1,360	360
ภาษีเจริญ	3,360	2,325
หนองแขม	-	8,260

แหล่งที่มา : [กจช. ร.5 กระทรวงนครบาล 1.4/1 (1906-1910)]

(3) ผลกระทบทางด้านการขนส่ง

การสร้างถนนมีผลต่อการขยายตัวของการขนส่งทางบก ถนนและการขนส่งถือว่าเป็นพัฒนาการของเมืองกรุงเทพฯ ในปลายศตวรรษที่ 19 พัฒนาการขนส่งทางบกเริ่มจากการมีรถไฟเชื่อมกรุงเทพฯ ไปยังสมุทรปราการ ในปี ค.ศ. 1892 หลังจากนั้นก็มีรถเมล์ แท็กซี่ และรถสามล้อ ในขณะที่รถยนต์นั้นแม้ว่าจะเริ่มใช้กันตั้งแต่ปลายทศวรรษ 1900 (เจ้าของรถยนต์คันแรกคือ เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี) แต่ก็จำกัดอยู่กับขุนนางและเจ้านายชั้นผู้ใหญ่ ในขณะที่รถบรรทุกนั้น ที่วิ่งขนส่งระหว่างกรุงเทพฯ และต่างจังหวัดไม่ค่อยมีบทบาทมากนักเพราะกรุงเทพฯเพิ่งมีถนนเชื่อมกับต่างจังหวัดประมาณทศวรรษ 1940 นี้เอง รถเมล์เป็นยานพาหนะขนส่งที่สำคัญในกรุงเทพฯ ซึ่งนำเข้ามาโดยพระยาภักดีนรเศรษฐ (เลิศ เศรษฐบุตร) โดยในครั้งแรกนั้นรถเมล์เป็นรถที่ลากโดยม้า ต่อมาได้พัฒนาเป็นรถยนต์ขนส่งด้วยเครื่องยนต์ ในทศวรรษ 1910 รถเมล์ของบริษัท นายเลิศ วิ่งระหว่างสะพานยศเส ประตูน้ำ และบางลำพู [ปิยนาถ 2518 : 117-118]

รถรางคันแรกที่วิ่งในกรุงเทพฯ ในปี ค.ศ. 1888 โดยผู้ประกอบการชาวเดนมาร์กโดยได้รับสัมปทานจากรัฐบาล รถรางจัดได้ว่าเป็นพาหนะที่ทันสมัยในยุคนั้น เพราะรถรางเป็นยานพาหนะที่ใช้เงินลงทุนเป็นจำนวนมาก รวมทั้งเป็นการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากชาวตะวันตก นายคาร์เตอร์ (Carter) ได้ประมาณการว่า บริษัทรถรางที่ทุนจดทะเบียนเฉลี่ยประมาณ 3 ล้านบาท และได้บรรทุกผู้โดยสารได้ประมาณ 10 ล้านคนต่อปี [Office of the Prime Minister 1982: 167]

ประมาณทศวรรษ 1900 รถรางในกรุงเทพฯ ได้วิ่งบริการขนส่งในบริเวณพื้นที่ธุรกิจบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา เช่น เจริญกรุง สำเพ็ง และเชื่อมต่อไปยังชานเมือง คือ บางคอแหลมและสามเสน สายหลักของรถรางในทศวรรษ 1900 มีดังต่อไปนี้ เจริญกรุง บางคอแหลม สามเสน อัษฎางค์ และราชวงศ์ [เกื้อกูล 2520 : 175] ความยาวทั้งสิ้นประมาณ 17.3 กิโลเมตร รถรางช่วยให้การคมนาคมและขนส่งระหว่างพื้นที่ในย่านธุรกิจใจกลางเมืองกับย่านชานเมือง ดังนั้น รถรางช่วยให้เขตเมืองได้ขยายออกไปรอบนอกมากยิ่งขึ้น รายรับของรถรางบนถนนสายเจริญกรุง บางคอแหลมและสามเสนระหว่าง ค.ศ. 1899 และ 1907 แสดงว่า ความต้องการในการโดยสารของคนในกรุงเทพฯ ได้เพิ่มขึ้น (ตารางที่ 4.30)

ตารางที่ 4.30 รายรับของรถรางสายบางคอแหลม และสามเสน, ค.ศ. 1899-1907

ปี ค.ศ.	สายบางคอแหลม		สายสามเสน	
	จำนวนไมล์	รายรับ (บาท)	จำนวนไมล์	รายรับ (บาท)
1907	900,929	568,036	764,540	322,996
1906	879,324	581,586	630,365	324,870
1905	652,067	531,256	495,175	337,155
1904	536,802	449,321	432,443	315,431
1903	518,976	404,051	433,217	303,013
1902	437,378	305,786	422,609	256,054
1901	361,746	275,268	-	-
1900	370,812	247,983	-	-
1899	326,552	190,057	-	-
อัตราการเพิ่มขึ้นในรอบ	7 ปี	7 ปี	4 ปี	4 ปี
	169%	206%	49%	27%

แหล่งที่มา : [Wright and Breakspear 1994 : 191]

จากทศวรรษ 1920 เป็นต้นไป รถรางมีบทบาทที่สำคัญอย่างยิ่งต่อการเปลี่ยนแปลง "เมืองน้ำ" ไปสู่ "เมืองบก" เพราะรถรางมีผลให้การคมนาคมขนส่งในกรุงเทพฯ ซึ่งแต่เดิมอาศัยแม่น้ำลำคลองมาสู่ถนนหนทางมากยิ่งขึ้น ซึ่งมีผลให้การตั้งถิ่นฐานของคนกรุงเทพฯ มาตั้งถิ่นฐานห่างจากแม่น้ำลำคลอง โดยมาสู่บกมากยิ่งขึ้น ในปี ค.ศ. 1925 รถรางของบริษัท สยามแทรมเวย์ จำกัด (The Siamese Tramway Co, Ltd) ได้เปิดเส้นทางรถไฟ 3 สาย สายแรก : เริ่มจากตอนตะวันตกสุดสายของถนนสีลมใกล้ตลาดบางรัก ซึ่งอยู่บริเวณถนนใกล้กับคลอง โดยวิ่งผ่านถนนสีลมตลอดสาย และข้ามมาที่คลองหัวลำโพง เรื่อยมาจนถึงถนนราชดำริ และเลยไปถึงสะพานเฉลิม สายที่สอง : ได้แยกจากเส้นทางรถรางสายแรก ณ หังลำโพง และได้วิ่งไปตามถนนบำรุงเมือง ซึ่งข้ามสะพานยศเส และวิ่งต่อไปยังด้านทิศใต้ของถนนพระราม 1 และข้ามไปยังคลองราชดำริและต่อไปยังเส้นทางรถรางสายสีลม สายที่สาม : เป็นสายดุสิต ซึ่งเริ่มต้นจากด้านหน้าของวังของกรมหลวงชุมพร และวิ่งต่อไปทางด้านตะวันออกของถนนพระรามที่ 5 และไปหยุดที่ด้านหน้าของสถานีรถไฟบางซื่อ [กจช. ร.6 กระทรวงนครบาล 13/6 (1925)]

ในปี ค.ศ. 1930 เส้นทางสายหลักของรถรางในกรุงเทพฯ มีดังต่อไปนี้คือ : บางคอแหลม สามเสน บางซื่อ ดุสิต หัวลำโพง สีลม และประทุมวัน [ถัด 2474 : 47-48] ดังนั้น รถรางมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งยวดต่อการเจริญเติบโตของเมืองกรุงเทพฯ ในแง่การขยายเมืองตามถนน (ribbon development)

การรวมศูนย์อำนาจแบบฝรั่งเศส : ปัจจัยสำคัญของการเจริญเติบโตเมืองกรุงเทพฯ

ระบบการเมืองการปกครองที่รวมศูนย์สู่อำนาจส่วนกลาง (แบบฝรั่งเศส)* ในช่วงสมัยรัชกาลที่ 5 ที่กรุงเทพฯ มีส่วนสำคัญที่เสริมความเป็นเมืองโตเดี่ยวของกรุงเทพฯ ทั้งในแง่เศรษฐกิจและการเมืองให้มากยิ่งขึ้น (ดังจะได้กล่าวต่อไป) สาเหตุสำคัญยิ่งของการปฏิรูปราชการ โดยการเน้นการรวมศูนย์อำนาจสู่ส่วนกลางคือ การที่ประเทศสยามได้เผชิญภัยคุกคามกับลัทธิล่าอาณานิคมของมหาอำนาจ ในศตวรรษที่ 19 อังกฤษ และฝรั่งเศส เป็นผู้นำ ดังนั้นการปฏิรูปประเทศในด้านต่าง ๆ อาทิเช่น การปฏิรูประบบราชการและการคลัง การสร้างความทันสมัยในการพัฒนาประเทศ การปฏิรูปประเพณีต่าง ๆ จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งยวด ในตอนต้นรัชกาลที่ 5 ได้ทรงพยายามปฏิรูปประเพณีที่ล้าสมัย ได้ทรงพยายามปฏิรูปประเพณีที่ล้าสมัย เช่น การหมอบคลานหน้าพระพักตร์ มีการพยายามปฏิรูปการศึกษาการตั้งหอรัษฎากรพิพัฒน์ การตั้ง Council of State และ Privy Council ฯลฯ การปฏิรูปได้เริ่มขึ้นอย่างจริงจัง ได้มีขึ้นในปี ค.ศ.1892 โดยได้ทรงมีนโยบายการรวมศูนย์อำนาจมากขึ้น ได้มีการตั้งกระทรวง ทบวงกรม เฉกเช่น อารยะประเทศทั้งหลาย อาทิเช่น กระทรวงมหาดไทย กระทรวงกลาโหม กระทรวงธรรมการ (ศึกษาธิการ) กระทรวงโยธาธิการ กระทรวงมหาดไทย เป็นกระทรวงหลักในการรวมศูนย์อำนาจ ซึ่งแกนสำคัญได้แก่ ระบบเทศาภิบาล หรือการบริหารราชการส่วนภูมิภาค เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย ได้แก่ สมเด็จกรมพระยาดำรงราชานุภาพ [ลิขิต 2526 : 2-6] ซึ่งได้ทรงกระทำการรวมศูนย์อำนาจอย่างสัมฤทธิ์ผลและมีผลต่อการเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ในระยะต่อมา

<u>ประการแรก</u> ระบบการรวมศูนย์อำนาจ ได้แปรเปลี่ยนระบบการปกครองเดิม ซึ่งเจ้าเมืองมีอำนาจอิสระไปสู่ระบบรัฐชาติแบบสมัยใหม่โดยรวมอำนาจอยู่ที่รัฐบาลกลางกรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางการปกครองและการบริหารที่สามารถมีอำนาจสั่งการ ควบคุมการตรวจสอบการปฏิบัติราชการแห่งประเทศ เพราะมีการแต่งตั้งข้าหลวงประจำภูมิภาคต่าง ๆ เช่น ที่เชียงใหม่

---

* ก่อนการปฏิวัติฝรั่งเศส ในปี ค.ศ.1789 อำนาจการบริหารและการปกครองของประเทศของฝรั่งเศส มีลักษณะรวมศูนย์อำนาจมาก หรือมากเกินไป (Over - centralization) ในแต่ละเขตการปกครองที่เรียกว่า géneralité ซึ่งทั่วประเทศฝรั่งเศสมีอยู่ด้วยกัน 33 เขต จะมีข้าหลวงตรวจการที่เรียกว่า แองตองดองต์ (Intendant) เป็นผู้บริหารที่มีอำนาจอย่างกว้างขวางและสูงสุดในเขตนั้น ๆ หรืออีกนัยหนึ่งทำหน้าที่แทนกษัตริย์ในต่างจังหวัดนั่นเอง ข้าหลวงตรวจการเหล่านี้จะเป็นผู้รับผิดชอบการบริหารเขตการปกครองของตนเองให้เป็นไปตามคำสั่งของรัฐบาลกลาง [เอี่ยม 2523 : 6] ระบบการรวมศูนย์อำนาจในฝรั่งเศส มีผลให้ราชสำนักในกรุงปารีส สามารถส่งส่วนเกินทางเศรษฐกิจในรูปต่าง ๆ อาทิเช่น ภาษี เข้าสู่นครหลวงเป็นอันมาก ปารีสจึงเจริญเติบโตเหนือเมืองอื่น ๆ ในฝรั่งเศส

(1847) และต่อมาที่หนองคาย นครราชสีมา ภูเก็ต และอุบลราชธานี หลังจากนั้นมีการตั้งกระทรวง ทบวงกรม เหมือนอารยะประเทศทั้งหลาย ผลลัพธ์บางประการที่ตามมาคือมีความต้องการแรงงานในภาคราชการมากขึ้น ระบบการศึกษาขณะนั้นมีค่านิยมมุ่งผลิตคนเพื่อเข้ารับราชการเป็นสำคัญ สถานศึกษาที่สำคัญ เช่น จุฬาฯ ธรรมศาสตร์ ซึ่งตั้งอยู่กรุงเทพฯ ที่เป็นศูนย์กลางการ ปกครองและการบริหาร [ลิขิต 2522]

ประการที่สอง รัฐบาลกลางมีอำนาจมากทางเศรษฐกิจ ดังจะเห็นว่า มีการรวมศูนย์การงบประมาณแผ่นดิน การรวมศูนย์การเก็บภาษีไว้ที่กระทรวงพระคลังมหาสมบัติ และส่งผลให้ฐานะการคลังของรัฐบาลดีขึ้น รัฐมีเงินทองจับจ่ายใช้สอยในโครงการสาธารณะมากมาย อาทิเช่น การสร้างถนน คลอง สาธารณูปโภคอื่น ๆ ทางรถไฟ และมีผลกระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่ของ ผู้คนในเมืองหลวง และเมืองใหญ่ ๆ

ประการที่สาม การสร้างรถไฟเชื่อมกรุงเทพฯ และหัวเมืองต่าง ๆ มีผลให้การค้าระหว่างกรุงเทพฯ และภูมิภาคอื่น ๆ ขยายตัว เช่น รถไฟราษฎร์สายที่ 1 คือ สายปากคลองตลาด - ท่าจีน ใช้ลำเลียง ปลาบู่ กุ้งหอย กะปิ น้ำปลา จากท่าจีนมายังตลาดปลา ซึ่งอยู่เบื้องสถานีรถไฟปากคลองสาน [ชัย 2522 : 279] รถไฟสายที่สามเป็นสายแม่กลองก็ใช้บริการผลผลิตจากทะเลและสวนในแถบนั้นเข้ากรุงเทพฯ (2522 : 279) ในภาคเหนือ ผลการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นเมื่อสร้างทางรถไฟใน ค.ศ.1922 ไปถึงลำปางปี 1926 ถึงเชียงใหม่เริ่มมีการผลิตข้าวส่งขึ้นรถไฟมากรุงเทพฯ เกิดโรงสีใกล้สถานีรถไฟเชียงใหม่ ใน ค.ศ.1925 ประมาณว่ามีข้าวจากภาคเหนือ 650,000 หาบ ลงมาขายกรุงเทพฯ และเพิ่มเป็น 1.3 ล้านหาบ ในปี 1935 เมื่อเทียบกับช่วง ปี ค.ศ.1910 - 1925 ปริมาณข้าวส่งมาขายที่กรุงเทพฯ มีเพียง 5,000 - 20,000 ถังเท่านั้น [Anan อ้างใน พอพันธ์ 2540 : 20]

ประการที่สี่ การรวมศูนย์อำนาจสู่ส่วนกลางมีผลให้กรุงเทพฯ เป็นที่รวมศูนย์ของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม และส่งผลต่อความไม่สมดุลย์ของการให้บริการต่าง ๆ เนื่องจากกรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางการปกครอง กิจกรรมทางวัฒนธรรม การสื่อสาร การคมนาคม การศึกษา การสาธารณสุข ฯลฯ มีผลให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตกรุงเทพฯ ได้รับประโยชน์จากบริการดังกล่าว หรืออาจกล่าวได้ว่า ชาวชนบทเป็นผู้แบกภาระในการเสียภาษี โดยให้ประโยชน์กับชาวกรุงเทพฯ นั่นเอง [ลิขิต 2526 : 2 - 18]

ประการที่ห้า การรวมศูนย์ที่อำนาจส่วนกลางหรือที่กรุงเทพฯ มีผลต่อการเติบใหญ่ของกรุงเทพฯ ในแง่ของกรุงเทพฯ มีอิทธิพลเหนือภูมิภาคอื่น ๆ ในแง่ที่ว่ากรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางของวัฒนธรรมภาษา ตลอดจนแนวคิดในการบริโภคและรสนิยม มีผลให้ภูมิภาคอื่น ๆ ของประเทศไทยต้องปฏิบัติตามและเลียนแบบ

บทที่ 5 ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพฯ สมัย ค.ศ. 1932-1950

แม้ว่าบทบาทของกรุงเทพฯ ในด้านเศรษฐกิจ การเมืองได้เพิ่มสูงขึ้น นับแต่สมัยทศวรรษ 1890 จุดเด่นของกรุงเทพฯ ประมาณปีก่อน ค.ศ. 1947 ยังคงเป็นเมืองที่เป็นศูนย์กลางการปกครองและการค้าและภาคอุตสาหกรรมยังมีบทบาทไม่มากนักประชากรในกรุงเทพฯ มีขนาดปานกลาง อาจจะประมาณ 700,000 - 800,000 คน เท่านั้น หรือดังที่ บุปผณาฎ สุวรรณมาศ [บุปผณาฎ 2525] เห็นว่าเป็นเมืองก่อนการพัฒนาอุตสาหกรรม (pre-industrail city) ข้อมูลต่อไปนี้อาจจะให้ภาพได้ชัดเจนยิ่งขึ้น

การเปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชมาเป็นระบอบประชาธิปไตย เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน ค.ศ. 1932 ประเทศไทยมีระบบการปกครองแบบกษัตริย์อยู่ภายใต้รัฐธรรมนูญ ในปี ค.ศ. 1933 มีการเลือกตั้งทั่วไปเป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์ไทย ผู้แทนราษฎรจากต่างจังหวัดมีโอกาสเข้ามาในสภาผู้แทนและรัฐสภาเป็นครั้งแรก บทบาทของรัฐบาลกลางในการกำหนดนโยบายสาธารณะ โดยเฉพาะจากกรุงเทพฯ มีสูงขึ้น

ประชากรของกรุงเทพฯ ในปี ค.ศ. 1937 มีเท่ากับ 645,080 คน และเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 1.9 ต่อปีเท่านั้น ในช่วงปี 1937-1974 ดังแสดงตารางที่ 5.1 ข้างล่าง

<u>ตารางที่ 5.1</u> จำนวนประชากรของกรุงเทพฯ ช่วงปี ค.ศ. 1937, 1943 และ 1947

ปี	จำนวนประชากร
ค.ศ. 1937	645,080
ค.ศ. 1943	843,401
ค.ศ. 1947	781,662

แหล่งที่มา : [เทศบาลกรุงเทพฯและธนบุรี ฉบับต่าง ๆ]

โรงงานอุตสาหกรรมในกรุงเทพฯ มีขนาดเล็กส่วนใหญ่ดำเนินงานโดยชาวจีน ขนาดการจ้างงานไม่มากนัก ความเชื่อมโยงกับภาคชนบทมีน้อย ทั้งนี้อาจเป็นเพราะการขาดแคลนถนน ตลาดคับแคบ (ประมาณ 80% ของแรงงานยังมีชีพในภาคเกษตรด้วยการผลิตข้าว) ตารางข้างล่าง แสดงถึงโรงงานอุตสาหกรรมในกรุงเทพฯ ในปี 1941 มีดังต่อไปนี้

โรงสีข้าว	128	โรง
โรงเลื่อยจักร	9	โรง
โรงน้ำแข็ง	12	โรง
โรงงานฟอกหนัง	32	โรง
โรงทอผ้าด้ายกี่กระตุก	26	โรง
โรงสะกัดน้ำมันมะพร้าว	5	โรง
โรงงานทำอาหารกระป๋องและบรรจุขวด	21	โรง
โรงงานยาสีฟัน	3	โรง
โรงงานสบู่	3	โรง
โรงงานไม้ขีดไฟ	4	โรง
โรงงานบุหรี่ซิกาแรต	2	โรง
โรงงานเครื่องเคลือบดินเผา	1	โรง
โรงงานกระสอบฟาง	1	โรง
โรงงานทำกระดาษคาร์บอนและเหล็กพิมพ์	1	โรง
โรงงานปูนซีเมนต์	1	โรง
โรงงานทำเครื่องจักรและอุปกรณ์	20	โรง
โรงงานทำสิ่งของด้วยโลหะ	78	โรง
โรงกลึงโลหะ	150	โรง

แหล่งที่มา : [ศิลปวัฒนธรรม 2526]

แรงงานจีนยังคงมีบทบาทสำคัญในกิจกรรทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกิจการของการค้าขายและการเงินอุตสาหกรรมและช่างฝีมือ กรรมกรไร้ฝีมือในขณะที่คนไทยในกรุงเทพฯ ส่วนใหญ่ทำงานในราชการ วิชาชีพ และเกษตรกรรม ซึ่งคาดว่าแนวโน้มของตลาดแรงงานในกรุงเทพฯ ในช่วงนี้กับก่อนปี ค.ศ. 1932 ไม่น่าจะแตกต่างกันมากนัก เนื่องจากคนจีนยังคงมีบทบาทสูง [ชาญวิทย์ เกษตรศิริ] (บ.ก 2529 : 308) ดังแสดงตารางข้างล่าง (ตารางที่ 5.2)

ตารางที่ 5.2 อาชีพของพลเมืองในกรุงเทพฯ จำแนกตามเชื้อชาติ ปี ค.ศ. 1947

อาชีพ	เชื้อชาติจีน		เชื้อชาติไทย	
	จำนวน	%	จำนวน	%
รับราชการ	30	0.02	43,630	26.87
วิชาชีพ	3,160	1.59	8,760	5.39
ค้าขายและการเงิน	100,720	50.84	4,260	25.41
อุตสาหกรรมและช่างฝีมือ	38,450	19.41	9,880	6.08
คนรับใช้และบริการ	19,310	9.75	24,540	15.11
เกษตรกร	2,350	1.19	6,710	4.13
คนงานไร้ฝีมือ	34,100	17.21	27,600	17.00
รวม	198,120	100.01	162,380	99.99

แหล่งที่มา : [ชาญวิทย์ เกษตรศิริ (บ.ก.) 2529 : 308]

ในขณะเดียวกันค่าจ้างของแรงงานชาวจีน ทั้งมีฝีมือและไม่มีฝีมือ ไม่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นแต่อย่างไร และส่วนใหญ่มีแนวโน้มลดลง เพราะเศรษฐกิจตกต่ำในทศวรรษ 1930 ในช่วงปี 1932-1938 แรงงานไร้ฝีมือ (กุลีจีน) มีค่าจ้างเพียงวันละ .8 บาท ด้วยตลอด ในขณะที่แรงงานมีฝีมือ เช่น ช่างไม้ได้รับค่าจ้าง 1.45 บาท ในช่วงเวลาเดียวกัน หัวหน้ากุลีได้ค่าจ้างเฉลี่ยเดือนละ 76 บาท ในปี 1932 และลดลงเป็น 70 บาท และเพิ่มขึ้น 71 บาทในปี 1933-34 และ 1935-36 ตามลำดับ ดังแสดงตารางข้างล่าง (ตารางที่ 5.3)

ตารางที่ 5.3 ค่าจ้างแรงงานของคนงานไร้ฝีมือและคนงานมีฝีมือชาวจีน (1932-1938)

เฉลี่ย/ บาท/วัน

อาชีพ	1932	1933	1934	1935	1936	1938
กุลี	.80	.80	.80	.80	.80	.80
คนทำเรือใบ	1.9	1.00	1.00	1.00	1.00	1.9
ช่างไม้	1.45	1.45	1.45	1.45	1.45	1.45
ช่างเหล็ก	2.50	2.52	2.52	2.47	2.45	2.47
หัวหน้ากุลี	76.00	70.00	70.00	71.00	71.00	11.9
คนถือท้ายเรือ	31.50	31.50	31.50	31.50	31.50	31.50
ช่างมีฝีมือ	40.50	40.50	40.50	40.50	11.9	40.50
เสมียนในสำนักงาน	70.00	71.00	62.00	65.45	64.87	66.18

แหล่งที่มา : [Siam Statistical Year Book, 1932-1935]

โครงสร้างค่าจ้างในกรุงเทพฯ : ภาพรวม

เมื่อพิจารณาถึงโครงสร้างค่าจ้างของแรงงานไม่มีฝีมือในกรุงเทพฯ อัตราค่าจ้างไม่มีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นแต่อย่างใด เนื่องจากมีการอพยพแรงงานชาวจีน จนถึงปี 1940 (ดังตารางที่ 5.4)

ตารางที่ 5.4 อัตราค่าจ้างเป็นตัวเงินและแท้จริงของแรงงานไร้ฝีมือในกรุงเทพฯ (1918-1950)

ค.ศ.	อัตราค่าจ้างที่เป็นตัวเงิน (บาท/วัน)	ดัชนีค่าครองชีพ (Cost of living Index)	อัตราค่าจ้างที่แท้จริง (บาท/วัน)
1918	1.00	100.00	1.00
1919	1.00	119.64	0.84
1920	1.00	46.43	2.15
1922	1.00	38.57	2.59
1923	1.00	44.64	2.24
1924	1.12	55.00	2.04
1925	1.00	51.79	1.93
1926	1.00	51.79	1.93
1927	1.00	42.86	2.33
1928	1.00	42.14	2.37
1929	1.00	47.14	2.12
1930	1.00	23.50	4.26
1931	0.80	22.14	3.61
1932	0.80	23.36	3.42
1933	0.80	18.57	4.31
1934	0.80	16.14	4.96
1935	0.80	22.86	3.50
1936	0.80	22.29	3.59
1938	0.80	24.79	3.23
1940	n.a.	32.43	n.a.
1941	n.a.	41.93	n.a.
1942	1.26	50.79	2.48
1943	1.27	61.00	2.08
1944	1.96	46.63	4.22

ค.ศ.	อัตราค่าจ้างที่เป็นตัวเงิน (บาท/วัน)	ดัชนีค่าครองชีพ (Cost of living Index)	อัตราค่าจ้างที่แท้จริง (บาท/วัน)
1945	2.46	216.21	1.14
1946	5.22	456.55	1.14
1947	8.80	532.81	1.65
1948	-	531.43	-
1949	-	511.07	-
1950	-	526.11	-

แหล่งที่มา : [พอพันธ์ 2539 : 66-67]

จากตารางข้างต้น มีข้อสรุปอย่างน้อย 3 ประการ

ประการแรก อัตราค่าจ้างที่เป็นตัวเงินของแรงงานไร้ฝีมือในกรุงเทพฯ ระหว่างปี ค.ศ. 1918-1938 ค่อนข้างจะคงที่ เพราะแรงกดดันจากอุปทานแรงงานของชาวจีนอพยพ

ประการที่สอง อัตราค่าจ้างที่เป็นตัวเงินมีแนวโน้มลดลงบ้างอยู่ในระดับที่ 0.80 บาท ในช่วงปี ค.ศ. 1931-1938 สาเหตุสำคัญกล่าวคือ แม้ว่าจะมีการอพยพของแรงงานจีน เข้ามาในประเทศไทยน้อยก็ตาม (น่าจะทำให้ค่าจ้างแรงงานเพิ่มขึ้น) ทว่าเศรษฐกิจตกต่ำระหว่างปี 1930-1940 ผลสำคัญให้อุปสงค์ต่อแรงงานน้อยลงการจ้างงานน้อยลง และกดดันทำให้ค่าจ้างที่เป็นตัวเงินลดลง

ประการที่สาม การเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของอัตราค่าจ้างที่เป็นตัวเงิน มีสาเหตุสำคัญจากแรงกดดันทางด้านเงินเฟ้อในช่วงสงครามโลกครั้งที่สอง (1941-1945) และหลังจากนั้นประมาณว่าอัตราเงินเฟ้อเพิ่มขึ้นถึง 143 % ต่อปี ระหว่างปี ค.ศ. 1941 -1947 อัตราเงินเฟ้อที่สูงมีผลให้อุปสงค์ต่อแรงงานเพิ่มขึ้น เนื่องจากราคาสินค้าที่สูงขึ้น จำนวนผู้อพยพชาวจีนกลับลดลงอย่างฮวบฮาบโดยเฉพาะในช่วงหลังปี 1947 เพราะมีการใช้มาตรการจำกัดคนเข้าเมืองต่อคนจีน โดยกฎหมายอนุญาตให้เข้าเมืองได้เพียง 1,000 คน ต่อปี ระหว่าง ค.ศ. 1947-1950 ตลอดจนการ การมีชัยของพรรคคอมมิวนิสต์เหนือแผ่นดินใหญ่ในปี ค.ศ. 1949 จึงมีผลให้ยุติการไหลบ่าของชาวจีนเข้ามาในประเทศไทย

ประการที่สี่ เมื่อพิจารณาถึงอัตราค่าจ้างที่แท้จริงของแรงงานไร้ฝีมือระหว่างปี ค.ศ. 1918-1950 เราพบว่าอัตราค่าจ้างที่แท้จริงซึ่งสะท้อนภาพของมาตรฐานการครองชีพที่แท้จริงอยู่ ในสภาพดีขึ้นเป็นส่วนใหญ่เมื่อเทียบกับปี 1918 (ปีฐาน) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเศรษฐกิจตกต่ำนั้น อัตราค่าจ้างที่แท้จริงเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วทั้งนี้เพราะว่า แม้ว่าอัตราค่าจ้างที่

เป็นตัวเงินจะลดลงถึง 20% ในระหว่างปี ค.ศ. 1931-1939 เมื่อเทียบกับปี 1926-1930 ทว่า อัตราการลดลงของดัชนีค่าครองชีพ (cost of living Index) มีการลดลงมากกว่า

โครงสร้างของค่าจ้างจำแนกตามอุตสาหกรรมในกรุงเทพฯ

ข้อมูลค่าจ้างของคนงานไร้ฝีมือมีอยู่กระจัดกระจายและยากที่จะเปรียบเทียบกันได้ เพราะขาดความสมบูรณ์ของข้อมูลอนุกรมเวลา จึงยกตัวอย่างอัตราค่าจ้างมาบางปี และบางอุตสาหกรรมเท่านั้น

ระหว่างปี ค.ศ. 1930-1940 อัตราค่าจ้างของกรรมกรไร้ฝีมือ ในโรงสีข้าวอยู่ระหว่าง 21.11 ถึง 46.33 บาทต่อวัน [(กจช. สำนักนายกรัฐมนตรี 0201.75/18 (1937)] ในกลางทศวรรษ 1930 อัตราค่าจ้างของแรงงานไร้ฝีมือมีดังต่อไปนี้ : โรงงานปูนซีเมนต์ : 96 บาทต่อวัน สำหรับแรงงานชาย, ส่วนแรงงานหญิงได้รับ .80 บาทต่อวัน การสร้างถนนของกรมทางหลวง .60 บาทต่อวัน, การสร้างทางรถไฟ .90 บาทต่อวัน , โรงงานฆ่าสัตว์ที่บางคอแหลม .80 บาทต่อวัน, การประปาและสาธารณูปโภคอื่น) 1.00 บาทต่อวัน , ท่าเรือและกรมศุลกากรอย่างน้อย 1 บาทต่อวัน [กจช. สำนักรัฐมนตรี 0201.75/18 (1933-1934)]

อัตราค่าจ้างของแรงงานไร้ฝีมือจำแนกตามอุตสาหกรรม ในปี ค.ศ. 1942/43 เป็นดังนี้ (ตารางที่ 5.5)

ตารางที่ 5.5 อัตราค่าจ้างตัวเงินสำหรับแรงงานไร้ฝีมือในกรุงเทพฯ ในปี ค.ศ. 1942/43 (บาท/วัน)

	อัตราต่ำสุด	อัตราสูงสุด	ค่าเฉลี่ย
บริษัทข้าวไทย	.60	1.65	1.125
กรมรถไฟ	.50	.75	.65
บริษัทกระดาษไทย	.56	.72	.64
โรงงานสุรา	.50	1.04	.77
บริษัทส่งเสริมอุตสาหกรรมไทย	.50	2.00	1.25
บริษัทอุตสาหกรรมสรรพาหาร	.48	.60	.54
โรงเลื่อยของกระทรวงเกษตรฯ	.50	.85	.67

แหล่งที่มา : [กจช. (2) สำนักนายกรัฐมนตรี 0201.75/13 (1943-1951) และ
กจช. (2) สำนักนายกรัฐมนตรี 0201.75/35 (1943-1951)]

ตัวเลขค่าจ้างเท่าที่มีอยู่อย่างจำกัดแสดงว่าระหว่างปี 1930-1940 ค่าจ้างที่เป็นตัวเงินของแรงงานไร้ฝีมือระหว่างอุตสาหกรรมต่าง ๆ และกิจกรรมการก่อสร้างต่าง ๆ ไม่ได้แตกต่าง

กันมากนัก แต่ทว่าระหว่างปี 1940-1950 อัตราค่าจ้างระหว่างอุตสาหกรรมมีความแตกต่างกันพอควร อาทิเช่น อัตราค่าจ้างเฉลี่ยของแรงงานไร้ฝีมือของบริษัทส่งเสริมอุตสาหกรรมไทยและบริษัทข้าวไทยอยู่ในระดับที่ 1.25 และ 1.125 บาทต่อวัน ในขณะที่แรงงานไร้ฝีมือของบริษัทกระดาษไทยและบริษัทอุตสาหกรรมสรรพาหารได้รับค่าจ้างเพียง .64 และ .54 บาทต่อวัน สาเหตุที่แนวโน้มค่าจ้างต่างกันค่อนข้างมากอาจจะเกิดจากความยากลำบากในการทำงานแตกต่างกัน อุปสงค์ของแรงงานแต่ละอุตสาหกรรมแตกต่างกัน ความแตกต่างระหว่างทักษะของแรงงานในแต่ละอุตสาหกรรมความแตกต่างเนื่องมาจากบางอุตสาหกรรมใช้ทุนในการผลิตในแต่ละอุตสาหกรรม ซึ่งมีแนวโน้มว่า อุตสาหกรรมที่ใช้ทุนในการผลิตมากกว่าจะมีผลให้ประสิทธิภาพการผลิตของแรงงานเพิ่มขึ้นด้วย และส่งผลให้อัตราค่าจ้างสูงขึ้น นอกจากนี้บางอุตสาหกรรมมีการจ่ายสวัสดิการในด้านต่าง ๆ ไม่เท่ากันย่อมมีผลให้ค่าจ้างแตกต่างกันด้วย อุตสาหกรรมใดที่จ่ายสวัสดิการในด้านที่อยู่ อาหาร เครื่องนุ่งห่ม มากกว่าย่อมมีผลให้อัตราค่าจ้างที่เป็นตัวเงินน้อยกว่า หรือ อุตสาหกรรมใดที่ได้รับผลตอบแทนสูงมีแนวโน้มว่าจะจ่ายค่าจ้างสูงกว่า อุตสาหกรรมที่ได้รับผลตอบแทนน้อย เป็นต้น

อย่างไรก็ตามหากพิจารณาในแง่อัตราค่าจ้างต่ำสุดแต่ละอุตสาหกรรมเราจะพบว่าความแตกต่างระหว่างอุตสาหกรรมมีน้อย ตัวเลขข้างต้น แสดงว่าการไหลบ่าของแรงงานอพยพชาวจีนนับตั้งแต่ปลายทศวรรษ 1880 เป็นต้นมา มีผลต่อการกดอัตราค่าจ้างของแรงงานไร้ฝีมือในกรุงเทพฯ อย่างน้อยก็จนถึงช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 (1941-1945)

แม้ว่าในช่วงปี ค.ศ.1932-1950 กรุงเทพฯ ขยายตัวอย่างช้า ๆ ไม่ว่าจะเป็นประชากร ธุรกิจ อุตสาหกรรม แต่ในช่วงดังกล่าว ได้มีการวางรากฐานบางประการให้พัฒนาการของกรุงเทพฯ มีลักษณะเป็นเมืองศูนย์กลางทางสังคม เศรษฐกิจ การเมือง ตลาดแรงงาน และการบริหาร ในระยะเวลาต่อมาคือ

ประการแรก นโยบายชาตินิยมของ จอมพล ป.พิบูลสงคราม เริ่มอย่างจริงจังในปี ค.ศ. 1938 โดยการสร้างรัฐนิยม กล่าวคือ ชาตินิยมทางเศรษฐกิจโดยการต่อต้านคนจีน สนับสนุนและชักจูงให้คนไทยใช้ของไทยทำเอง สงวนอาชีพให้คนโดยต่อต้านและรังแกคนจีนมีการใช้นโยบายรัฐนำการพัฒนาธุรกิจตั้งรัฐวิสากิจขึ้นเป็นจำนวนมาก ชนชั้นนำทางอำนาจได้อาศัยนโยบายดังกล่าวเป็นเครื่องมือในการแสวงหาค่าเช่าทางเศรษฐกิจพฤติกรรมดังกล่าวนี้ปรากฏตัวอย่างแพร่หลายยิ่ง หลังการรัฐประหารปี 1947 ผลตามมาก็คือเกิดนายทุนขุนนางอย่างมากมาย ธุรกิจเอกชนโดยเฉพาะชาวจีนขยายตัวอย่างรวดเร็วภายใต้การคุ้มครองของทหารและชนชั้นนำ โครงสร้างของธุรกิจเอกชนในกรุงเทพฯ เริ่มเปลี่ยนแปลงจากกลุ่มพ่อค้าข้าว เพื่อส่งออกเริ่มพัฒนาเป็นนายทุนพาณิชย์มากขึ้น ประกอบกับใน ปี ค.ศ. 1937 เมื่อไทยมีเอกภาพทางภาษีอากรเมื่อผลของสนธิสัญญากับต่างประเทศที่ทำให้ต้องเปิดประเทศและเสียสิทธิประโยชน์ทางการค้าได้สิ้นสุดลงมีผลให้พัฒนาการทางการค้าและธุรกิจในกรุงเทพฯ ขยายตัวมากขึ้น ชาตินิยมทางสังคมคือลัทธิเลียนแบบการบริโภค ที่รัฐบาลได้โฆษณาชวนเชื่อให้ประเทศ

ไทยไปสู่อารยะประเทศ เช่น เข้าแถวซื้อตั๋วเวลาดูหนัง ให้เกียรติสุภาพสตรี และคนแก่ แต่งกายให้เรียบร้อยสุภาพ นอกจากนี้มีการปลูกฝังการสร้างชาติให้เป็นจักรวรรดิ์ หมายถึง ชนทุกหมู่เหล่าจะต้องอยู่ภายใต้การปกครองที่กรุงเทพฯ เป็นอาทิ

ประการที่สอง การพัฒนาถนนเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพฯ - ต่างจังหวัด แม้จะล่วงมาถึงปลาย ค.ศ. 1930 ยังไม่มีการสร้างถนนที่รถเดินได้ระหว่างกรุงเทพฯ กับต่างจังหวัด พัฒนาการของถนนเชื่อมโยงกรุงเทพฯ กับต่างจังหวัดเริ่มจริงจังประมาณปี 1935 เมื่อรัฐบาลเห็นด้วยกับข้อเสนอโครงการสร้างทางหลวงในประเทศไทย มีระยะทางทั้งสิ้น 149,000 ก.ม. ใช้เวลา 18 ปี ค่าก่อสร้างทั้งสิ้น 153 ล้านบาท ประมาณปี 1940 ได้มีการสร้างทางเชื่อมกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ และในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 ได้มีการก่อสร้างถนนมากมายในระยะเวลาต่อมา รวมระยะทางทั้งสิ้น 150 ไมล์ หลังสงครามโลกยุติลงในปี 1950 ความยาวของถนนทั่วประเทศประมาณ 4,000 ไมล์ และ 500 ไมล์ อยู่ในรัศมีเชื่อมกรุงเทพฯกับต่างจังหวัดโดยตรง (ประมาณ 150 ไมล์ ได้ลาดยางแล้ว) (Pendleton 1962 : 198) การขยายตัวของทางหลวงจังหวัดได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ดังจะเห็นว่าในปี 1966 ทางหลวงแผ่นดินเฉพาะที่ ลาดยางแล้วมีเพิ่มถึง 7,000 ไมล์ และประกอบกับการสร้างทาง ร.พ.ช. ที่เชื่อมเข้าไปในหมู่บ้านและอำเภอต่าง ๆ ส่งผลให้ระบบถนนเชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพฯกับภูมิภาคอื่น ๆ ทั่วประเทศ

การสร้างถนนเชื่อมกรุงเทพฯ และต่างจังหวัดนับตั้งแต่ปี 1940 เป็นต้นมาก่อให้เกิดผลกระทบต่อพัฒนาการโตเดี่ยว กรุงเทพฯ อย่างน้อย 3 ประการคือ

(1) ถนนเป็นเส้นทางลำเลียงพืชผลทางการเกษตรโดยเฉพาะข้าว จากชนบทที่อยู่ห่างไกลมาสู่โลกภายนอกคือ กรุงเทพฯ แม้ว่าจะมีการสร้างเส้นทางรถไฟก่อนหน้าถนนแล้วก็ตาม แต่รถไฟก็มีข้อจำกัดหลายประการด้วยกัน อาทิเช่น ในปี 1950 ระยะทางของรถไฟความยาวทั้งสิ้น 3,494 กิโลเมตร (ความยาวของถนนมีถึง 8,327 ก.ม.) รถไฟให้บริการเพียง 41 จังหวัดและไม่มีบริการแบบ Door to Door basis ตู้สินค้าของรถไฟมีจำกัด ฯลฯ นอกจากนี้ต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยของรถยนต์ต่ำกว่ารถไฟ และรถยนต์สามารถไปรับผลผลิตทางการเกษตรไปส่งหน้าฟาร์มได้ ในขณะเดียวกันการเพิ่มขึ้นรายได้จากการขายผลผลิตทางการเกษตรชักนำให้ความต้องการในการซื้อสินค้าอุตสาหกรรมมากขึ้น ประกอบกับนโยบายพัฒนาอุตสาห-กรรมทดแทนการนำเข้าต้นทศวรรษ 1960 โรงงานจำนวนมากกระจุกตัวในกรุงเทพฯ เพราะการกระจายสินค้าไปสู่ชนบทได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(2) การสร้างถนนช่วยให้กระแสการย้ายถิ่นจากชนบทสู่กรุงเทพฯ มีสูงขึ้น และการขยายตัวของการคมนาคมมีผลให้พ่อค้าที่มีงานธุรกิจที่กรุงเทพฯ ขยายบทบาททางธุรกิจของตนไปได้ไกลขึ้น และลดบทบาทของนายทุนท้องถิ่นแต่ละภูมิภาคลง อาทิเช่น เดิมที่ โคราช เนื่องจากการติดต่อโดยตรงกับกรุงเทพฯ ทำได้ลำบาก เพราะมีทางรถไฟเพียงสายเดียวที่เชื่อมต่อ หลังจากมีการสร้างถนนมิตรภาพเชื่อมระหว่างกรุงเทพฯ กับภาคอีสาน มีผลให้การค้าขายติดต่อจะทำการติดต่อโดยตรงกับกรุงเทพฯ มากขึ้น ดังจะเห็นว่า ประมาณกลางทศวรรษที่ 1950 มีรถยนต์วิ่งประมาณวันละ 100 คัน ในถนนดังกล่าวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วถึงวันละ

2,500 คัน นอกจากนี้ประมาณทศวรรษ 1960 มีสถานีรถขนส่งถึง 3 สาย เปิดบริการที่กรุงเทพฯ คือ สถานีตลาดหมอชิต (สายเหนือ) เอกมัย (สายตะวันออก) และสายใจ้ ประกอบกับมีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำสายใหญ่หลายแห่ง ที่สำคัญคือ ปี 1932 เปิดสะพานพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก ปี 1955 เปิดสะพานกรุงธน ฯลฯ

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วแม้ว่ากรุงเทพฯ จะเป็นเมืองโตเดี่ยว (primete city) อย่างน้อยนับตั้งแต่ประเทศไทยทำสนธิสัญญาเบาริ่ง เพื่อเปิดประตูการค้ากับโลกภายนอกในปี 1855 ประกอบกับนโยบายรวมศูนย์อำนาจ (centralization) การพัฒนาการคมนาคม การเติบโตกลุ่มทุนนิยมขุนนางในเวลาต่อมาแล้วก็ตาม อยากจะเน้นว่ากรุงเทพฯ ก่อนปี 1950 ไม่ได้มีลักษณะของเมืองอุตสาหกรรมสมัยใหม่ หรือภาคอุตสาหกรรมมีบทบาทน้อยมากในทางเศรษฐกิจ ความเชื่อมโยงกับภูมิภาคอื่นยังมีน้อยทั้งในแง่กิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม เช่น การอพยพแรงงานจากชนบทสู่เมือง มิหนำซ้ำอัตราการเพิ่มขึ้นของประชากรในกรุงเทพฯ เองยังอยู่ในระดับต่ำ ไม่เกิน ร้อยละ 2.5 ต่อปี ดังนั้นสัดส่วนของประชากรของกรุงเทพฯ เมื่อเทียบกับจำนวนประชากรทั้งหมดไม่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเลย นับตั้งแต่หลังสงครามโลกครั้งที่ 1 เป็นต้นมาประมาณร้อยละ 4.4 ของประชากรทั้งหมดเท่านั้น

คำถามที่น่าสนใจคือ ทำไมกรุงเทพฯก่อนปี 1950 จึงขยายตัวช้า ทั้งในแง่ประชากรการพัฒนาอุตสาหกรรม (ตลอดจนการขยายเมือง) เหตุผลที่สำคัญประการหนึ่งคือ ฐานะความเป็นอยู่ตลอดจนโครงสร้างค่าจ้างในชนบทไทยอยู่ในระดับสูงไม่ว่าจะเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคเอเชียหรือกรุงเทพฯ ดังนั้นการย้ายถิ่นจากชนบทเข้าสู่กรุงเทพฯ จึงน้อยกว่าที่ควรจะเป็น

<u>รายได้และค่าจ้าง</u>

Zimmerman ได้ทำการสำรวจเศรษฐกิจชนบทไทยในปี ค.ศ. 1930/31 พบว่าชาวนาไทยมีระดับรายได้โดยเฉลี่ยสูงกว่าทุกประเทศในเอเชีย [Zimmerman 1931 : 318] ในขณะที่ก่อนหน้านั้นในปี 1883 ค่าจ้างของชาวนารับจ้างในภาคกลางของไทยสูงกว่าค่าแรงของคนงานไร้ฝีมือในญี่ปุ่น 3 เท่า [Maddison and G Prince (ed) 1989 : 265]

มูลเหตุสำคัญบางประการที่ลำดับฐานะความเป็นอยู่ของคนไทยค่อนข้างสูงหรือเรียกว่าประเทศที่มีแรงงานแพง (Expen sive labour country) คือ

1. ไทยมีที่ดินมากและมีประชากรน้อยในปี ค.ศ. 1850 พลเมืองของประเทศไทยมีทั้งสิ้น 6 ล้านคน (Ingram 1971 : 7) และเพิ่มขึ้น 8.3 ล้านคน และ 17 ล้านคน ในปี 1909/10 และ 1947 [Thailand Statistical Yeerbook : 1911; 1947] แสดงว่าประชากรเพิ่มขึ้นเพียง 11 ล้านคนเท่านั้น ในรอบเกือบ 100 ปี ที่ดินในเมืองไทยเมื่อเทียบกับประชากรประเทศเพื่อนบ้าน พระองค์เจ้าดิลกนพรัตน์ [อ้างในฉัตรทิพย์ 2533:13] ประมาณว่าในปี ค.ศ. 1904 ไทยมีพลเมือง 7 ล้านคน อาศัยอยู่ในเนื้อที่ 634,000 ตารางกิโลเมตร หรือเท่ากับ 11 คน ต่อ 1 ตารางกิโลเมตร ในขณะที่พม่า 16 คน อินโดนีเซีย 21 คน (รวมทุกเกาะ) ฟิลิปปินส์

25 คน อินเดีย 73 คน ในช่วงเวลาเดียวกัน และในจำนวนนี้ประมาณ 3 ล้านคน อยู่ในภาคกลาง 2 ล้านคน อยู่ในภาคใต้และอีก 2 ล้านคน อาศัยอยู่ในภาคเหนือและอีสาน

นอกจากนี้ศาสตราจารย์ Zimmerman ยังพบว่า

- สภาพการถือครองที่ดินของไทยมีขนาดใหญ่เมื่อเทียบกับทุกประเทศในเอเซีย
- เกษตรกรมีที่ดินเป็นของตนเอง ผู้เช่ามีน้อยมาก
- แม้ในปี 1932 78% ของพื้นที่ทั้งหมดยังเป็นป่า
- ความอุดมสมบูรณ์ของธรรมชาติเต็มไปด้วย ผลไม้ สัตว์น้ำ ต้นไม้อื่น ๆ อีกมากมาย

สภาพดังกล่าวส่งผลต่อโครงสร้างเศรษฐกิจไทย คือ

(1) พลเมืองไทยส่วนใหญของประเทศเลี้ยงชีพในภาคเกษตร โดยเฉพาะปลูกข้าว (ประมาณ 70-80% ของทั่วประเทศ) การเพิ่มผลผลิตข้าวมาจากการขยายเนื้อที่เพาะปลูกเป็นสำคัญด้วยเทคนิคที่ยังล้าสมัย ประมาณกันว่าหลังปี 1855 จนถึง 1950 มีการขยายพื้นที่เพาะปลูกข้าว โดยการหักล้างทำลายป่า เพิ่มขึ้นจากปี 1855 จาก 6 ล้านไร่ เป็น 35 ล้านไร่ ในปี 1950 ดังแสดงในตารางข้างล่าง

ปี ค.ศ.	การขยายพื้นที่เพาะปลูกข้าว (ล้านไร่)
1850	6
1905-06	9
1925-26	17
1935-36	21
1950	35

แหล่งที่มา : [Ingram : 1964]

จากตารางข้างต้นแสดงว่า อัตราส่วนของที่ดินเพื่อการปลูกข้าวต่อแรงงานมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตลอดเวลา ประมาณร้อยละ 1.13 ในช่วงปี 1905/6 จนถึงปี 1941 (Feeny : 1982)

(2) เศรษฐกิจไทยเป็นแบบเศรษฐกิจยังชีพ (ยกเว้นในภาคกลาง ซึ่งมีเศรษฐกิจเพื่อการขาย) ความอุดมสมบูรณ์ของธรรมชาติและที่ดินว่างเปล่า ทำให้ชุมชนสามารถนำทรัพยากรธรรมชาติมาผลิตเพื่อการบริโภคไม่มีความจำเป็นต้องค้าขายแรงงานครัวเรือนจึงเป็นปัจจัยการผลิตสำคัญ เศรษฐกิจแบบยังชีพนี้ยังคงอยู่อย่างชัดเจนอย่างน้อยก็ประมาณต้นทศวรรษที่ 1930 ในภาคเหนือ อีสาน และใต้ [ฉัตรทิพย์ 2527]

ประสิทธิภาพการผลิต หากพิจารณาประสิทธิภาพการผลิตของไทยเมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน สมภพ มานะรังสรรค์ (Sompop 1989:170) พบว่า ประมาณ

ปี ค.ศ.1900 ชาวนาในญี่ปุ่นต้องใช้เวลาถึง 2 เท่าของชาวนาไทยในภาคกลางของไทยในปี (1906-09) ยังสูงกว่าของอินโดนีเซียในช่วงก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 ประมาณปี 1902-39 เสียอีก (ตารางที่ 5.6) ประสิทธิภาพการผลิตที่สูงชั้นนี้น่าจะสะท้อนถึงอุปสงค์ต่อแรงงานที่มีสูงขึ้น ค่าจ้าง (และรายได้) จึงพลอยสูงขึ้นไปด้วย (ดังแสดงในตารางที่ 5.7)

ตารางที่ 5.6 ผลผลิตข้าวต่อหนึ่งหน่วยแรงงาน (กิโลกรัมต่อ 1 ช.ม. ทำงาน)

ปี ค.ศ.	ภาคกลางของไทย	ปี ค.ศ.	อินโดนีเซีย (ตะวันออก)	ปี ค.ศ.	ญี่ปุ่น
1906-09	3.47	1920-9	2.40	1890	1.80
1930	3.41			1952	2.90
1965-67	2.52			1970	6.80

แหล่งที่มา : [Sompop 1989 : 171]

ตารางที่ 5.7 อัตราค่าจ้างจำแนกตามภูมิภาคต่าง ๆ

ปี ค.ศ.	กรุงเทพฯ (บาทต่อวัน)	กลาง (บาท)	เหนือ (บาท)	ใต้ (บาท)
1889	.75	80 ต่อ 9 เดือน	-	.75 ต่อวัน
1890	.75	100 ต่อ 9 เดือน	38/ต่อปี	.75 ต่อวัน
1891	-	80 ต่อ 9 เดือน	-	.75 ต่อวัน
1892	-	80 ต่อ 9 เดือน	-	.75 ต่อวัน
1895	1.25	80 ต่อ 9 เดือน	109/ต่อปี	.60 ต่อวัน
1896	.50	80 ต่อ 9 เดือน	79 ต่อปี	-
1898	.50	80 ต่อ 9 เดือน	212 ต่อปี	-
1899	.50	80 ต่อ 9 เดือน	212 ต่อปี	-
1901	.83	80 ต่อ 9 เดือน	137 ต่อปี	-
1902	.75-1.00	80 ต่อ 9 เดือน	97 ต่อปี	-
1903	-	19 บาทต่อเดือน	97 ต่อปี	-
1904	-	40-100 บาทต่อ 9 เดือน	97 ต่อปี	-
1905	.50	70-120 บาทต่อเดือน	97 ต่อปี	-
1905	1.25	85.5 ต่อ 9 เดือน	97 ต่อปี	-
1906	-	20 ต่อเดือน	97 ต่อปี	1.20 ต่อวัน
1907	-	2 ต่อวัน	97 ต่อปี	1.75 ต่อวัน
1908	-	6 ต่อวัน	97 ต่อปี	-
1908	-	25-30 ต่อเดือน		

ปี	กรุงเทพฯ (บาทต่อวัน)	กลาง (บาท)	เหนือ (บาท)	ใต้ (บาท)
1910	-	21 บาทต่อเดือน	97 ต่อปี	-
1910	-	80-120 ต่อ 9 เดือน		
1911	-	21 บาทต่อเดือน	83 ต่อปี	25 บาทต่อเดือน
1911	-	100 บาทต่อ 9 เดือน		
1912	.75-1.00	80 ต่อปี 25 ต่อ 9 เดือน		
1914-1915	.75	-	90 ต่อปี	-
1915-1916	.75	-	-	-
1916-1924	1.0	-	-	25 ต่อเดือน
1924-1925	1.0	-	-	-
1925-1926	1.0	25 บาทต่อ 9 เดือน		
1926-1927	1.0	81 บาทต่อ 9 เดือน	-	-
1927-1928	1.0	85 บาทต่อ 6 เดือน	-	-
1929-1930	1.0	80 บาทต่อ 9 เดือน	-	24.5 ต่อเดือน
1930-1931	1.0	100 บาท ต่อ 9 เดือน	-	1-2 ต่อวัน
1931-1932	.8	80 บาทต่อ 9 เดือน	-	1 บาทต่อวัน
1932-33	.8	-	-	1.8 บาทต่อวัน
1933-34	.8	-	-	1.55 บาทต่อวัน
1934-35	.8	-	-	1.75 บาทต่อวัน
1935-36	.8	-	-	1.5 บาทต่อวัน
1936-37	.8	-	-	1.5 บาทต่อวัน
1937-38	.8	-	-	1-1.25 บาทต่อวัน
1938-39	.8	-	-	-
1940-41	3-6	-	-	-
1941-42	3-6	24.0 ต่อเดือน	-	-
1943-44	3-6	6.50-7 ต่อวัน	-	-
1945-1946	-	-	-	-
1947-1948	-	-	-	-
1949-1950	-	-	-	-
1950	20	-	-	9.61 ต่อวัน

Source : [Feeny 1989 : 133]

: [กจช. ร.5/1 กระทรวงนครบาล 3.2 ก. 36 (1904)]

: [กจช. ร.5/1 กระทรวงนครบาล 41. 1/ (1909)]

: กจช. เอกสาร ส.บ. 2.28/29 (1930)

: กองประวัติศาสตร์และพิพิธภัณฑ์ เอกสารกรมประสานกรมประสานงาน พันธมิตร แฟ้มรถไฟ กาญจนบุรี 2 ปี ที่ 7 คำแปลไทริกุบุที่ 556 จาก พลโท คุนิทาโร ยามาดา ทูตฝ่ายทหาร บุกญี่ปุ่น ถึงเจ้ากรมประสานงานพันธมิตร (1944)

: [Thompson 1947: 232]

: กจช. กรมรถไฟ คำสั่งทั่วไปที่ ก/187/2619 (1950)

หมายเหตุ

1. คนงานไร้ฝีมือในกรุงเทพฯ หมายถึง กุลีจีนในโรงสีข้าว ปี 1889-1938 ปี 1950 หมายถึง ค่าแรงซ่อมสะพานพุทธ
2. ค่าจ้างในภาคกลาง หมายถึง ค่าจ้างเพาะปลูกในเขตรังสิต
3. ค่าจ้างในภาคเหนือ หมายถึง ค่าจ้างในอุตสาหกรรมไม้สัก ของแรงงานรับจ้างพวกขมุ
4. ค่าจ้างในภาคใต้ หมายถึง ค่าจ้างกุลี กิจการเหมืองแร่ ดีบุก ในช่วงปี 1889-1944 ในปี ค.ศ. 1950 หมายถึง อัตราค่าจ้างเป็นรายวันของแรงงานรับจ้างสร้างรถไฟในจังหวัดภาคใต้ อันประกอบด้วย สงขลา ยะลา ปัตตานี สตูล และนราธิวาส
5. แรงงานรับจ้างในภูมิภาคอื่น ๆ (ยกเว้นกรุงเทพฯ นายจ้างจะจ่ายผลประโยชน์ในรูปอาหาร เสื้อผ้า บุหรี่ และที่พักด้วย)

เนื่องจากข้อมูลจากตารางที่ 5.7 เปรียบเทียบกันยากเพราะค่าจ้างในกรุงเทพฯ และภาคใต้ เป็นบาท/วัน หรือ บาท/เดือน แต่ในภาคกลางเป็นบาทต่อฤดูการปลูกและรวมผลประโยชน์ที่นายจ้างออกให้เช่น ค่าอาหาร ที่พัก และเสื้อผ้า เราจึงต้องปรับข้อมูลให้เป็นฐานเดียวกัน เพื่อที่จะเทียบกันได้ ดังแสดงตารางที่ 5.8

ตารางที่ 5.8 เงินได้เฉลี่ยต่อวันของคนงานไร้ฝีมือกรุงเทพฯ และแรงงานรับจ้างภูมิภาคอื่น (บาท/วัน)

ปี	กรุงเทพฯ	กลาง	ใต้	หมายเหตุ
1899	.75	.74	.75	การปรับตัวเลขค่าจ้างในภาคกลาง
1890	.75	.94	.75	คำนวณโดยค่าจ้างที่เป็นตัวเงินหารด้วย
1891	-	.74	.75	4.7 เดือน x 30 วัน หรือเวลาที่ใช้ทำ
1892	-	.74	.80	งานและปรับด้วย 33 % ของผลประ-
1895	1.25	.74	.60	โยชน์ที่ได้รับ ในรูปอาหาร เครื่องนุ่งห่ม
1896	.50	.74	-	ภาคเหนือ ไม่มีข้อมูลชั่วโมงการทำงาน
1898	.50	.74	-	ภาคใต้ปรับด้วย 33 % เช่นเดียวกัน
1899	.50	.74	-	
1901	.83	.74	-	
1902	.85	.74	-	
1903	-	.82	-	
1904	-	.64	-	
1905	.50	.87	-	
1905	1.25	.78	-	
1906	-	.86	1.20	
1907	-	2.6	1.75	
1908	-	7.8	-	
1908	-	1.19	-	
1910	-	.91	-	
1910	-	.92	-	
1911	-	.94	1.10	
1912	.875	-	1.10	
1914-15	.75	-	-	
1915-16	.75	-	-	
1916-24	1.0	-	1.10	

ปี	กรุงเทพฯ	กลาง	ใต้	หมายเหตุ
1924-25	1.12	-	-	
1925-26	1.0	.80	-	
1926-27	1.0	.76	-	
1927-28	1.0	.80	-	
1929-30	1.0	.74	1.08	
1930-31	1.0	.94	1.25	
1931-32	.8	.74	1	
1932-33	.8	-	1.5	
1933-34	.8	-	1.55	
1934-35	.8	-	1.75	
1935-36	.8	-	1.5	
1936-37	.8	-	1.5	
1937-38	.8	-	1-1.25	
1938-39	.8	-	-	
1940-41	4.5	-	-	
1940-41	4.5	-	-	
1943-44	4.5	-	-	
1944-45	-	-	-	
1945-46	-	-	-	
1947-48	-	-	-	
1949-50	-	-	-	
1950	6.95	-	-	

แหล่งที่มา : คำนวณจากตารางที่ 5.7

แม้ว่าข้อมูลจากตารางที่ 5.8 จะไม่สมบูรณ์ก็ตาม เราพอจะมองเห็นภาพคร่าว ๆ ว่าค่าจ้างแรงงานรับจ้างในชนบทในอดีต มีแนวโน้มสูงกว่าค่าจ้างของคนงานไร้ฝีมือในกรุงเทพฯ แต่ความแตกต่างระหว่างภูมิภาคทั้งสองจะมีไม่มากนักเหตุที่ค่าจ้างชนบทอยู่ในระดับสูงหรือบางกรณีที่ใกล้เคียงกับกรุงเทพฯ เกิดจากลักษณะของตลาดแรงงานในชนบทเป็นสำคัญ กล่าวคือ

1. ตลาดแรงงานมีความต้องการแรงงานสูงขึ้น ในภาคกลางต้องการแรงงานเพื่อการปลูกข้าว ภาคใต้ต้องการแรงงานในกิจการเหมืองแร่ ดีบุก และยางพารา ภาคเหนือต้องการแรงงานในกิจการไม้สัก ในขณะที่โครงสร้างทางเศรษฐกิจเพื่อยังชีพหรือการผลิตเพื่อการบริโภคเป็นหลัก ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่าความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติที่ดินเหลือเฟือประกอบกับประชากรน้อยแรงงานส่วนใหญ่ทำงานในไร่นาของตนเอง ไม่ได้ผลิตเพื่อขาย แรงงานในครัวเรือนจึงเป็นปัจจัยสำคัญในการผลิตมีการลงแขกเกี่ยวข้าว เมื่อต้องการแรงงานเพาะปลูก สภาพการณ์ดังกล่าวมีผลให้เกิดการขาดแคลนแรงงานรับจ้าง กำเนิดของแรงงานรับจ้างในชนบทเพิ่งมีปลายศตวรรษที่ 19 และมักจะเป็นคนงานต่างชาติเป็นสำคัญ เช่น ในภาคกลางมีแรงงานจีนมารับจ้างถางป่า ตัดตอไม้และมีชาวอีสาน (ลาว) อพยพมาเป็นครั้งคราว และกิจการสาธารณะเช่น การสร้างทางรถไฟเชื่อมกรุงเทพฯ และหัวเมือง มักจะเป็นแรงงานจีนและอินเดียเป็นสำคัญ นอกจากปัจจัยทางด้านการขาดแคลนแรงงานแล้วระดับราคาสินค้ามีความเกี่ยวโยงกับระดับค่าจ้างอย่างใกล้ชิด (ดังแสดงในตารางที่ 5.9) กล่าวคือ ในภาคกลางระดับราคาข้าวที่สูงขึ้นประมาณช่วงปี 1903-1911 กล่าวคือเฉลี่ยประมาณ 80.6 บาทต่อตัน เมื่อเทียบกับช่วง 1895-1900 คงที่มาตลอดเพียง 59 บาทต่อตัน มีผลให้ค่าจ้างในช่วง 1903-1911 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น เช่นในปี 1907 เพิ่มเป็น 2.6 บาทต่อวัน และปี 1908 เพิ่มเป็น 7.8 บาทต่อวัน ในขณะที่ช่วงปี 1895-1900 ระดับค่าจ้างที่เป็นตัวเงินก็คงที่มาตลอดเช่นกันคือ .74 บาท/วัน เพราะฉะนั้นแสดงว่าราคาข้าวเปลือกกับระดับค่าจ้างมีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิด ยามใดราคาข้าวเปลือกสูงขึ้นย่อมชักนำให้มีความต้องการแรงงานเพื่อการเพาะปลูกมากขึ้นระดับค่าจ้างจึงสูงขึ้นในภาคใต้ก็เช่นเดียวกันคือราคาของดีบุกก็มีความสัมพันธ์ไปทางเดียวกันกับค่าจ้าง (ดังแสดงในตารางที่ 5.9 เช่นเดียวกัน)

<u>ตารางที่ 5.9</u> ความสัมพันธ์ระหว่างราคาข้าวเปลือกส่งออก ดีบุก และอัตราค่าจ้าง

ปี	ราคาข้าวเปลือกส่งออก (บาท/ตัน)	อัตราค่าจ้างในภาคกลาง (บาท/วัน)	ราคาดีบุกส่งออก (บาท/ตัน)	อัตราค่าจ้าง (บาท/วัน)
1889	-	-	679	.75
1890	-	-	631	.75
1891	-	-	652	.75
1892	-	-	756	.80

ปี	ราคาข้าวเปลือกส่งออก (บาท/ตัน)	อัตราค่าจ้างในภาคกลาง (บาท/วัน)	ราคาดีบุกส่งออก (บาท/ตัน)	อัตราค่าจ้าง (บาท/วัน)
1895	.74	663	.60	-
1896	59	.74	-	-
1897	59	.74	-	-
1898	59	.74	-	-
1899	59	.74	-	-
1900	59	.74	-	-
1901	59	.74	-	-
1902	n.a	11.9	-	-
1903	81	.82	-	-
1904	81	.64	-	-
1905	82	.87	-	-
1906	83	.86	-	-
1907	79	2.6	-	-
1908	77	7.8	-	-
1909	78	1.19	-	-
1910	75	.92	-	-
1911	90	.94	-	-
1911	90	-	1301.5	1.25
1930/31	-	-	1312.0	1
1932-33	-	-	1961.0	1.5
1933-34	-	-	2439.5	1.55
1934-35	-	-	-	1.75
1935-36	-	-	-	1.5
1936-37	-	-	-	1.5
1937-38	-	-	-	1.15

แหล่งที่มา : [Sompop 1989 : Appendix Table และ จากตารางที่ 5.8]

ตลาดแรงงานรับจ้างมีลักษณะตึงตัว (tightness) ภาวะความขาดแคลนแรงงานสะท้อนภาพถึงการดึงแรงงานหญิงเด็กเข้าช่วยทำงาน และมีความพยายามจะหาแรงงานรับจ้างตลอด

เวลา ทวีศิลป์ สืบวัฒนะ พบว่ามีการเคลื่อนย้ายแรงงานอีสาน (ลาว) เข้ามณฑลชั้นใน ในภาคกลางเพื่อรับจ้างปลูกข้าวเป็นจำนวนมาก ตอนต้นศตวรรษที่ 19 ประมาณว่าเฉพาะเมืองธัญบุรีมีลาวลงมาใน ค.ศ. 1905 มี 5,068 คน ปี ค.ศ. 1906 มี 1,932 คน หากนับรวมถึงแรงงานลาวรับจ้างทั่วไป เช่น รับจ้างตัดพื้นที่ทั่วไป และรับจ้างอื่น ๆ แล้วในปีนั้น จะมีการเคลื่อนย้ายแรงงานถึง 7,000-8,000 คน [ทวีศิลป์ : 2521] หากพิจารณาถึงชั่วโมงจากการทำงานแล้วโดยเฉลี่ยแล้วชั่วโมงการทำงานในฤดูเพาะปลูกประมาณ 8 ชั่วโมงต่อวัน [Hanks, 1972 ; 167] หรือต้องทำงานประมาณ 4.7 เดือนต่อฤดูกาลเพาะปลูกทั้งสิ้น 9 เดือน งานปลูกข้าวเป็นงานที่หนัก แรงงานต้องทำงานเกือบตลอดเช้าจรดเย็น และหากทำงานในช่วงฤดูแล้วซึ่งทำงานน้อยค่าเฉลี่ยที่ได้ก็ไม่แตกต่างไปจากการทำงานในกรุงเทพฯ เท่าไหร่ ในภาคใต้ก็เช่นเดียวกัน ช.ม.การทำงานประมาณ 8 ช.ม. เป็นอย่างต่ำในเหมืองแร่ดีบุก

การดูว่าชนบทไทยไม่มีแรงงานส่วนเกินและอัตราการว่างงานต่ำ อาจจะพิจารณาได้จากในภาคกลาง มีแรงงานรับจ้างลาวจากภาคอีสาน ในภาคใต้ต้องนำเข้าแรงงานจีน มีอัตราส่วนเป็นส่วนมากของแรงงานรับจ้างกรีดยางดิบและสิ้นแร่ดีบุก ประมาณปี 1950 มีแรงงานรับจ้างกรีดยางถึง 50,000 -60,000 คน และมีแรงงานไทยจากภาคเหนือมารับจ้างกรีดยางด้วย (Skinner 1957:216) ในขณะที่ 3/4 ของแรงงานรับจ้างเป็นชาวจีน และ 1/4 เป็นแรงงานรับจ้างไทยทำงานในเหมืองแร่ดีบุก [Skinner 1957:216] ภาคเหนือต้องพึ่งแรงงานขมุและเงี้ยวเป็นสำคัญในกิจการไม้สักประมาณปีละ 4,000 - 5,000 คน ในช่วงปี ค.ศ. 1896-1940 (Sompop 1989 : 133)

อาจจะมีผู้โต้แย้งว่าในช่วงฤดูแล้ง ชาวนาไทยเขตเพาะปลูกข้าวจะทำอะไรข้อมูลจากการสำรวจเศรษฐกิจชนบทสยามครั้งที่ 2 โดย James Andrew ระหว่างปี ค.ศ. 1934-35 พบว่าในภาคกลางรายได้หลักของชาวนามาจากขายข้าวประมาณ 105.47 บาท/ครัวเรือน (หรือเท่ากับร้อยละ 57.1) รายได้อื่น ๆ นอกจากข้าว เช่น อุตสาหกรรมพื้นบ้าน 34,609 /ครัวเรือน (ร้อยละ 13.5) ในภาคเหนือรายได้หลักมาจากหัตถอุตสาหกรรมพื้นบ้าน 20.15 บาท/ครัวเรือน (ร้อยละ 30.9) ข้าวประมาณ 28,399 บาท/ครัวเรือน (เท่ากับร้อยละ 29.00) เป็นต้น (Andrews : 1934-1935) และหากนับรวมถึงรายได้ที่ไม่เป็นตัว (non cash-income) ซึ่งประกอบด้วยพืชผัก ผลไม้ ตลอดจนสินค้าอื่น ๆ ที่ผลิตเพื่อการบริโภคแล้ว ประกอบกับรายได้จากการรับจ้างทำงานโครงการสาธารณะของรัฐบาล เช่น การสร้างทางรถไฟต่าง ๆ ทั้งประเทศแล้ว รายได้ส่วนนี้น่าจะสูงมาก ส่วนใหญ่มีเงินเหลือเก็บ (Thompson 1947:131) จนยากที่จะสรุปว่าการทำงานต่ำกว่าระดับ

หากเทียบระดับรายได้ในชนบทไทยของชาวนา แรงงานรับจ้างในไร่นาและกรรมกรไร้ฝีมือในกรุงเทพฯ เราจะพบว่ารายได้ของชาวนาทำนาหว่านอยู่ในอันดับหนึ่ง รองลงมาได้แก่รายได้ชาวนาดำ อันดับสามแรงงานกุลีจีนในโรงสีกรุงเทพฯ อันดับสี่ชาวนารับจ้างในภาคกลาง (บางปีมากกว่าแรงงานกุลีจีน เช่นปี 1910)

ตารางที่ 5.10 รายได้ของชาวนา กรรมกรไร้ฝีมือ และชาวนารับจ้าง (บาทต่อ 6 เดือน)

อาชีพ	1905	1910	1919	1929
1. ชาวนา (นาหว่าน ที่ดิน 8 เฮคเตอร์)	704	262	303	246
2. ชาวนา (นาดำ ที่ดิน 2 เฮคเตอร์)	245	152	202	135
3. แรงงานกุลีจีนในโรงสีกรุงเทพฯ	158	158	180	180
4. ชาวนารับจ้างในภาคกลาง	157	164	11.9	133.2

แหล่งที่มา : 1,2 มาจาก [Sompop 1989 : 168] 3 และ 4 มาจากตารางที่ 5.8

เมื่อพิจารณาถึงระดับรายได้หรือค่าจ้างที่แท้จริง ซึ่งคำนวณโดยใช้ดัชนีต่าง ๆ กันเช่น ค่าจ้างในเมืองเมื่อคิดเป็นราคาข้าวต่อหาบ [(Ingram : 1964) และ (Feeny 1982 : 29)] ซึ่งแสดงถึงอำนาจซื้อของกรรมกรในเมือง (เพราะข้าวเป็นอาหารหลัก) ในช่วงปี 1860-1921 แสดงว่าค่าจ้างที่แท้จริงในกรุงเทพฯ แนวโน้มลดลงอย่างสม่ำเสมอ ในขณะที่รายได้ที่แท้จริงใน ชนบทไทย มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น [(Feeny 1982 : 92)] แม้ว่าหลังปี 1921 รายได้ที่แท้จริงใน ชนบทจะลดลง แต่ก็ไม่มากนัก

ภายใต้ภาวะการณ์ดังกล่าวมาแล้วข้างต้นมีนัยสำคัญต่อประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทยคือ

1. การอพยพแรงงานจากชนบทสู่กรุงเทพฯ มีน้อย เพราะระดับรายได้ที่สูงกว่าโดยเปรียบเทียบ ความเสี่ยงจากความไม่แน่นอนของความผันผวนเรื่องค่าจ้างความไม่แน่นอนของงานเหมืองมีมากกว่าประกอบกับความอุดมสมบูรณ์ของธรรมชาติ และอาหาร แรงงานไม่ต้องทำงานหนักเวลาพักผ่อนมาก ซึ่งตรงกับหลักกำหนดอุปทานของแรงงานคือ เมื่อคนรวยขึ้นย่อมอยากจะทำงานน้อยลง

2. การแบ่งงานกันทำระหว่างเชื้อชาติเศรษฐกิจหมู่บ้านฐานสำคัญของแรงงานไทยอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่กรุงเทพฯ แรงงานจีนเป็นแรงงานที่สำคัญที่สุด เป็นทั้งผู้ประกอบการ พ่อค้าส่งออก แรงงานรับจ้าง ฯลฯ ซึ่งมีประมาณมากกว่าครึ่งหนึ่งของประชากรในกรุงเทพฯ เช่น ประมาณในทศวรรษที่ 20 ซึ่งเราพบว่าการหลั่งไหลเข้ามาอย่างมหาศาลของแรงงานจีนในประเทศไทยประมาณ 16,000 คนต่อปี ในทศวรรษ 1880, 25,000 คน ในทศวรรษ 1890 60,000 คน ระหว่าง 1900 และ 1920

3. หลังปี ค.ศ. 1950 อัตราการเพิ่มของประชากรในประเทศไทยอยู่ในอัตราสูง โดยเฉพาะอัตราการเกิดที่เพิ่มสูงในเขตชนบท ส่งผลในอุปทานของแรงงานเพิ่มขึ้น และกดดันต่อรายได้และค่าจ้างในชนบทให้ต่ำลง การเพิ่มขึ้นของประชากรยังส่งผลต่อประสิทธิภาพการผลิตลดลงด้วย ประกอบกับนโยบายลงโทษภาคเกษตร อาทิ นโยบายฟรีเมียมข้าว ประเทศไทยจึงเปลี่ยนโครงสร้างทางเศรษฐกิจจากประเทศที่มี **แรงงานราคาแพงเป็นประเทศที่มีแรงงาน**

ราคาถูก เมื่อเทียบกับประเทศชั้นนำในเอเชีย เช่น ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ฯลฯ ในขณะที่ความแตกต่างของรายได้และค่าจ้างระหว่างกรุงเทพฯ กับชนบทมีมากขึ้น เพราะกรุงเทพฯ มีการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมและบริการมีผลให้อุปสงค์ต่อแรงงานสูงขึ้น ปัจจัยดังกล่าวมีผลให้มีแรงงานย้ายถิ่นจากชนบทสู่กรุงเทพฯ มากขึ้นในช่วงปี หลังปี ค.ศ. 1950 จึงเป็นจุดกระตุ้นที่สำคัญต่อจุดกำเนิดและพัฒนาการของกรุงเทพฯ ในลักษณะเมืองโตเดี่ยว ซึ่งควบคู่กับการพัฒนาเศรษฐกิจที่ขาดความสมดุลและเป็นธรรมของประเทศไทย [พอพันธ์ 2538 : 31-32] ดังจะเห็นว่า ค.ศ. 1995 ประมาณกันว่าร้อยละ 60 ของประชากรในเมืองของประเทศไทยอาศัยอยู่ในกรุงเทพฯ ร้อยละ 90 ของมูลค่าการส่งออกและการนำเข้าต้องผ่านท่าเรือคลองเตย ร้อยละ 30 ของมูลค่าผลผลิตรายได้ประชาชาติกระจุกตัวอยู่ที่กรุงเทพฯ ร้อยละ 70 ของรายได้ภาษีบุคคลธรรมากระจุกตัวที่กรุงเทพฯ ร้อยละ 50 ของโรงงานอุตสาหกรรมกระจุกตัวอยู่ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล

ค.ศ. 1947 ประชากรของกรุงเทพฯ มีประมาณ 8 แสนคน ค.ศ. 1993 ประชากรของกรุงเทพฯ มีมากกว่า 8 ล้านคน เมื่อเทียบกับประชากรกับเมืองอันดับที่สอง พบว่า ค.ศ. 1947 กรุงเทพฯ ใหญ่กว่าเชียงใหม่ 20 เท่า และเพิ่มขึ้นเป็น 26 เท่า และ 55 เท่า ใน พ.ศ. 1970 และ พ.ศ. 1980 ตามลำดับ ดอแกนและกาซาดา [Dogan and Kasarda, eds 1988 : 15-16] ประมาณว่า

ค.ศ. 1950 กรุงเทพฯ ติดอันดับที่ 41 ของเมืองใหญ่ที่สุดในโลก

ค.ศ. 1970 กรุงเทพฯ ติดอันดับที่ 24 ของเมืองใหญ่ที่สุดในโลก

ค.ศ. 2000 กรุงเทพฯ ติดอันดับที่ 20 ของเมืองใหญ่ที่สุดในโลก

ดังนั้น การเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วของกรุงเทพฯ นับตั้งแต่ทศวรรษ 1960 เป็นต้นมาจึงเป็นภาพสะท้อนของการพัฒนาเศรษฐกิจที่ขาดความสมดุลและเป็นธรรมระหว่างเมืองและชนบท เพราะเป็นการเจริญเติบโตบนพื้นฐานของแรงงานราคาถูกจากชนบทเป็นสำคัญ แรงงานราคาถูกสนับสนุนการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมเพราะส่งเสริมการผลิตสินค้าส่งออกราคาถูกในตลาดโลก ตลอดจนสนับสนุนการขยายตัวการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ กรุงเทพฯ ในฐานะเป็นศูนย์กลางของการค้าและภาคอุตสาหกรรมจึงขยายตัวอย่างรวดเร็ว

บทที่ 6 บทสรุป

งานวิจัยชิ้นนี้ต้องการศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพฯ ในช่วงปี ค.ศ.1820 - 1950 เน้นถึงจุดกำเนิดและพัฒนาการของเมืองกรุงเทพฯ ในฐานะเป็นเมือง "โตเดี่ยว" (primate city) ในประวัติศาสตร์ไทย ตลอดจนปัจจัยที่มีต่อพัฒนาการดังกล่าว โดยได้แบ่งช่วงศึกษาออกเป็น 3 ช่วงใหญ่ ๆ คือ

ช่วงที่ 1 : ค.ศ. 1820 - 1855 (สนธิสัญญาเบาริง)

ช่วงที่ 2 : ค.ศ. 1855 - 1932 (การเปลี่ยนแปลงการปกครอง)

ช่วงที่ 3 : ค.ศ. 1932 - 1950

<u>ช่วงที่ 1 : ค.ศ.1820 – 1855</u>

แม้ว่าในปี ค.ศ.1820 กรุงเทพฯเป็นเมืองโตเดี่ยวและมีบทบามสำคัญกับเศรษฐกิจไทย ดังจะเห็นว่ากรุงเทพฯ เป็นที่ประทับขององค์พระมหากษัตริย์ ที่สะสมทุนของชนชั้นนำทางเศรษฐกิจ เมืองท่าและศูนย์กลางการค้าระหว่างประเทศตลาดแรงงานนอกภาคเกษตรกรรมขนาดใหญ่ เป็นต้น ประชากรของกรุงเทพฯ ในปี ในสมัย ค.ศ.1850 ซึ่งมีประมาณ 100,000 - 120,000 ก็ได้ก้าวล้ำหน้าเมืองอื่น ๆ ของไทย

ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการเจริญเติบโตของเมืองกรุงเทพฯ ในช่วง ค.ศ.1820 - 1855 ประกอบไปด้วย (1) การค้าระหว่างประเทศในระบบส่วย (2) ข้อได้เปรียบด้านที่ตั้งและภูมิศาสตร์ของกรุงเทพฯ และบทบาทของเมืองท่า (3) บทบาทของแรงงานชาวจีนอพยพ

การค้าระหว่างประเทศมีผลต่อการเจริญเติบโตของเมืองกรุงเทพฯ ด้วยเหตุที่การค้าระหว่างประเทศนั้น มิเพียงแต่ผูกขาดโดยกษัตรย์และชนชั้นศักดินา ทว่าชนชั้นดังกล่าวสามารถควบคุมการเก็บส่วย (ส่วนใหญ่เป็นสินค้าจากธรรมชาติ) เพื่อส่งออก ส่วยจึงเป็นที่มาของความมั่งคั่งและการสะสมทุนของกษัตริย์และชนชั้นศักดินา ตลอดจนเป็นพื้นฐานในการก่อสร้างกิจกรรมต่าง ๆ ในกรุงเทพฯ อาทิเช่น วัด วังและคลองอื่น ๆ การเจริญเติบโตของการค้าระหว่างประเทศถูกสนับสนุนด้วยข้อได้เปรียบทางด้านที่ตั้งและภูมิศาสตร์ของกรุงเทพฯ เพราะกรุงเทพฯ เชื่อมด้วยแม่น้ำเจ้าพระยาและลำคลองน้อยใหญ่ซึ่งช่วยให้การขนส่งส่วยเข้าสู่กรุงเทพฯ และ/หรือไปออกยังอ่าวไทยเพื่อการส่งออกเป็นไปโดยสะดวกยิ่งขึ้น

แรงงานชาวจีนอพยพมีส่วนสำคัญยิ่งต่อการพัฒนาเศรษฐกิจตลาดในกรุงเทพฯ ชาวจีนมิเพียงแต่เป็นประชากรส่วนใหญ่ของกรุงเทพฯ ทว่าได้ประกอบอาชีพในตลาดนอกภาคเกษตรกรรมเป็นสำคัญ อาทิเช่น แรงงานรับจ้าง พ่อค้าคนกลาง นายทุน นอกจากนั้นบทบาทที่สำคัญประการหนึ่งของชาวจีนอพยพคือ การเป็นเจ้าภาษีนายอากร เพราะเจ้าภาษีนายอากรมีบทบาทอย่างสำคัญยิ่งในการเก็บภาษีอากรจากชนบทเข้าสู่กรุงเทพฯ

<u>ช่วงที่ 2 : ค.ศ.1855 – 1932</u>

การลงนามสนธิสัญญาเบาริง ในปี ค.ศ.1855 มิเพียงแต่ส่งผลให้ไทยต้องเปิดประตูการค้าระหว่างประเทศ ทว่ามีผลสำคัญอย่างยิ่งยวดต่อการเติบโตของการค้าขายและเศรษฐกิจในกรุงเทพฯ การขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศนำมาซึ่งการสะสมทุน แรงงานชาวจีนอพยพ และแนวคิดและอิทธิพลของโลกตะวันตก กรุงเทพฯ ได้เจริญเติบโตกว่าเมืองใด ๆ เพราะว่ากรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางการค้าและการลงทุน โดยที่ชาวจีนมีบทบาทสำคัญยิ่งในฐานะแรงงานในการผลิต ด้วยเหตุที่ข้อได้เปรียบของกรุงเทพฯ เป็นเมืองท่า ประกอบการสร้างคลองในที่ราบภาคกลาง ปัจจัยดังกล่าวข้างต้นย่อมมีผลสำคัญต่อการเจริญเติบโตของการค้าขายและเศรษฐกิจในกรุงเทพฯ เพราะคลองจัดได้ว่าเป็นเส้นทางการขนส่งเพื่อใช้ในการบรรทุกสินค้าจากพื้นที่ชนบทเข้าสู่กรุงเทพฯ โดยเฉพาะข้าวเพื่อการส่งออก

การสถาปนากระทรวงนครบาล ในปี ค.ศ.1892 (ค.ศ.1892 - 1922) มีผลต่อสำคัญการเจริญเติบโตและการจัดการการบริหารเมืองกรุงเทพฯ กระทรวงนครบาล มีอำนาจหน้าที่ในการบริหารจัดเก็บภาษีในกรุงเทพฯ และนำภาษีมาใช้เพื่อการก่อสร้างและบำรุงรักษาถนนตลอดจนกิจการสาธารณูปโภคอื่น ๆ เช่น ประปา และคลอง กระทรวงนครบาลมีอำนาจหน้าที่ในการขยายเขตเมือง จากการประมาณการประชากรในกรุงเทพฯ มีเท่ากับ 360,000 คน ในปี ค.ศ.1910 และเพิ่มขึ้นประมาณ 700,000 คน ในปี ค.ศ.1930

การสร้างถนนในกรุงเทพฯ เป็นปัจจัยสำคัญยิ่งในการเปลี่ยนแปลงบทบาทของเมืองกรุงเทพฯ จาก “เมืองน้ำ” มาสู่ “เมืองบก” การสร้างถนนมิเพียงแต่ส่งผลการเพิ่มขึ้นของราคาที่ดิน ตลอดจนการลงทุนในการสร้างห้องแถวของพระคลังข้างที่ ทว่ามีผลต่อการขยายตัวของธุรกิจการค้า การลงทุนตลอดจนพัฒนาการของการขนส่งทางบก

จุดที่อยากจะเน้นในที่นี้คือว่า ทศวรรษ 1880 และ 1890 นั้นเป็นช่วงที่กรุงเทพฯ ได้เจริญเติบโตไปในทุกทิศทาง เป็นช่วงที่มีการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพจากเมืองน้ำมาสู่เมืองบก หรือในช่วงระยะเวลาดังกล่าวเป็นระยะเวลาที่มีการก่อสร้างถนน ห้องแถว [โดยเฉพาะหลังทศวรรษ 1890] ในช่วงระยะเวลาดังกล่าวมีการลงทุนทางเศรษฐกิจอย่างมากของพระคลังข้างที่ เช่น ห้องแถว และการก่อสร้างห้องแถว ตลาดสดให้เช่าของพระคลังข้างที่มิเพียงแต่สร้างความมั่งคั่ง ร่ำรวยให้แก่กลุ่มขุนนางและเจ้านายชั้นสูงเท่านั้น ทว่ามีผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพในกรุงเทพฯ อย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนี้ในช่วงระยะเวลาดังกล่าวเป็นช่วงที่มีการอพยพเข้ามาของแรงงานชาวจีนอพยพอย่างขนานใหญ่ จุดเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของการเจริญเติบโตเมืองกรุงเทพฯ ในด้านประชากรและเศรษฐกิจ คือ ในทศวรรษ 1880 และ 1890 และข้อสรุปที่ได้จากการค้นพบนี้ถือว่าแตกต่างจากงานศึกษาทางประวัติศาสตร์ของนักวิชาการไทยที่จะเน้นศึกษาเรื่องราวของบทบาทกษัตริย์ในช่วงขึ้นครองราชย์ที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจมากกว่าจะศึกษาการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ นอกจากนี้ผลการวิจัยพบว่า กระทรวงนครบาลยังได้มีบทบาทที่สำคัญอย่างยิ่งยวดต่อการสร้างเมืองกรุงเทพฯ ในฐานะที่ทำงานและประสานงานร่วมมือกับกรมพระคลังข้างที่ในกิจการที่เกี่ยวข้องกับการสร้างตลาดสด

ตึกแถว เป็นอาทิว่า การเจริญเติบโตของกรุงเทพฯ ในฐานะเมืองหลวงย่อมมีความสัมพันธ์กับชนชั้นศักดินาและเจ้านายชั้นสูง มิได้เป็นเทศบาลอิสระเหมือนเมืองหลวง ในประเทศยุโรป เช่น มหานครลอนดอน

<u>ช่วงที่ 3 : ค.ศ.1932 – 1950</u>

บทบาทของแรงงานจีนอพยพได้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญในการพัฒนาการค้าและธุรกิจในกรุงเทพฯ คนจีนได้ประกอบการธุรกิจในทุก ๆ ระดับของภาคเศรษฐกิจนอกภาคเกษตรกรรม อาทิเช่น กุลี แรงงานรับจ้างทั้งมีฝีมือและไร้ฝีมือ พ่อค้าคนกลาง พ่อค้านักธุรกิจ การอพยพเข้ามาของแรงงานชาวจีนอพยพมีผลสำคัญต่อการกดดันค่าจ้างของแรงงานไร้ฝีมือในกรุงเทพฯ จนกระทั่ง ปี ค.ศ.1940 งานวิจัยชิ้นนี้ยังได้ศึกษาถึงการเติบโตของอุปทานแรงงานในกรุงเทพฯ ซึ่งมีความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจชนบทระหว่าง ค.ศ.1900 – 1950 ผลของการศึกษาซึ่งมีนัยสำคัญต่อประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย มีอย่างน้อย 2 ประการกล่าวคือ

ประการแรก ก่อนปี ค.ศ.1950 ไทยมีประชากรน้อย แต่มีที่ดินเหลือเฟือ มีผลให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่มี “ค่าแรงสูง” ก่อนปี ค.ศ.1950 ค่าจ้างในชนบทมิเพียงแต่สูงกว่าค่าจ้างในกรุงเทพฯ แต่ทว่ายังสูงกว่าชนบทของประเทศต่าง ๆ ในเอเชียด้วยกัน เช่น ญี่ปุ่น และอินโดนีเซีย ปัจจัยหลักสำคัญที่มีผลกระทบต่อระดับอัตราค่าจ้างสูงในชนบทคือ ผลิตภาพการผลิตของแรงงานในชนบทไทยอยู่ในระดับสูง ระดับอัตราค่าจ้างและรายได้สูงของแรงงานไทยในชนบท หมายความว่า ต้นทุนค่าเสียโอกาสในการย้ายถิ่นระหว่างชนบทและเมืองอยู่ในระดับสูง ภายใต้ภาวะการณ์ดังกล่าวส่งผลให้ การย้ายถิ่นจากชนบทสู่เมืองมีน้อยกว่าที่ควรจะเป็น ระดับรายได้และค่าจ้างที่สูงของชาวชนบทไทย เมื่อเทียบกับนอกภาคเกษตรกรรม เช่น ในกรุงเทพฯ (ประกอบกับชนบทไทยมีทรัพยากรธรรมชาติอยู่มาก) จึงมีผลสำคัญที่ดึงดูดแรงงานให้ทำงานอยู่ในไร่นา และดำรงไว้ซึ่งเศรษฐกิจหมู่บ้านอย่างแน่นหนา แรงงานจีนจึงมีบทบาทสูงยิ่งในการพัฒนาเศรษฐกิจนอกภาคเกษตรกรรม อาทิเช่น ในกรุงเทพฯ ด้วยเหตุนี้การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรในกรุงเทพฯ จึงน้อยกว่าที่ควรจะเป็นเมื่อเทียบกับหลังทศวรรษ 1950

ประการที่สอง หลังปี ค.ศ.1950 อัตราการเพิ่มของประชากรอยู่ในระดับสูง การเพิ่มขึ้นของประชากรมีผลต่อการลดลงของรายได้และการแบ่งผืนดินให้เป็นส่วนย่อย ตลอดจนการลดลงของผลผลิตต่อไร่ในชนบท การเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของประชากรมีผลต่อกำเนิดและพัฒนาการของแรงงาน “ราคาถูก” และแรงงานราคาถูกจากชนบทมีผลสำคัญต่อการเป็นอุปทานแรงงานในภาคอุตสาหกรรม และบริการในกรุงเทพฯ อัตราค่าจ้างในกรุงเทพฯ สูงกว่าอัตราค่าจ้างในชนบท อัตราการเพิ่มของประชากรในกรุงเทพฯ เพิ่มขึ้นอยู่ในระดับสูง อย่างน้อยเป็น 2 เท่าของอัตราการเพิ่มขึ้นของทั้งประเทศ

บรรณานุกรม

เอกสารชั้นต้นภาษาไทย

เอกสารชั้นต้นจากกองจดหมายเหตุแห่งชาติ จะใช้คำย่อว่า "กจช." การอ้างอิงเอกสารจากกองจดหมายเหตุแห่งชาติ เช่น กจช. ร.5 กระทรวงนครบาล 0301.1.1/13 (1898) หมายถึง เอกสารชั้นต้นจากกองจดหมายเหตุแห่งชาติจากแฟ้มของกระทรวงนครบาล ในรัชสมัยรัชกาลที่ 5 แฟ้มที่ 0301.1.1/13 ปี ค.ศ. 1898

เอกสารชั้นรองภาษาไทย

กมล สนธิเกษตริน (2524) ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาการพาณิชย์นาวีไทย เอกสารส่วนบุคคล นักศึกษา ว.ป.อ. รุ่นที่ 23 ประจำปี พ.ศ.2522 - 2524

กรมเจ้าท่า (2509). ประวัติกรมเจ้าท่าและรายงานกิจการของหน่วยขุดลอกร่องน้ำ, งานกฐินพระราชทานของกรมเจ้าท่า

กรมไปรษณีย์โทรเลข (2426). สารบาญบัญชีส่วนที่ 1 คือ ตำแหน่งราชการสำหรับเจ้าพนักงานกรมไปรษณีย์ กรุงเทพมหานคร ตั้งแต่จำนวนปีมะแม เบญจศก จุลศักราช 1245

กรมไปรษณีย์โทรเลข (2426). สารบาญบัญชีส่วนที่ 2-3-4 คือ ราษฎรในจังหวัด ถนน และตรอกสำหรับเจ้าพนักงานกรมไปรษณีย์ กรุงเทพมหานคร ตั้งแต่จำนวนปีมะแม เบญจศก จุลศักราช 1245

กรมแผนที่ทหาร (2525). แผนที่กรุงเทพฯ กรุงเทพฯ : กรมแผนที่ทหาร

กรมอำเภอ กระทรวงนครบาล (ร.ศ. 128-130), รายงานประจำปี ม.ร.ว. แน่งน้อย ศักดิ์ศรี (2525). พระราชวังและวังในกรุงเทพฯ พ.ศ. 2325-2525, กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กระทรวงมหาดไทย. เทศาภิบาล (ร.ศ. 131) เล่ม 13. หน้า 257-259.

กาญจนาคพันธุ์ (2524). กรุงเทพฯ เมื่อ 70 ปีก่อน กรุงเทพฯ ; เรื่องศิลป์

กิตติ ตันไทย (2520). "คลองกับระบบเศรษฐกิจไทย". วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เกื้อกูล ยืนยนอนันต์ การพัฒนาการคมนาคมทางบกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เอกสารนิเทศการศึกษา ฉบับที่ 194 หน่วยศักษานิเทศก์ กรมการฝึกหัดครู 2520.

คณะกรรมการจัดงานสมโภชกรุงรัตนโกสินทร์ 200 ปี (2525). จดหมายเหตุการอนุรักษ์กรุงรัตนโกสินทร์. กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, กรมศิลปากร.

คุชแมน เจนนิเฟอร์ เวย์น (แต่ง), ชื่นจิตต์ อำไพพรรณ (แปล) การค้าทางเรือสำเภาจีน-สยาม ยุคต้นรัตนโกสินทร์. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

เคร็ก เจ เรย์โนลด์ส (2529) ความคิดแหวกแนวของไทย จิตร ภูมิศักดิ์ และโฉมหน้าของศักดินาไทยในปัจจุบัน. กรุงเทพฯ : อักษรสาส์น

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2534) องค์ประกอบทางกายภาพกรุงรัตนโกสินทร์ . กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เจ้าพระยาทิพากรวงศ์ (2504). พระราชพงศาวดาร กรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 3 เล่ม 1 กรุงเทพฯ : องค์การค้าของครุสภา

เจ้าพระยาทิพากรวงศ์ (2504) พระราชพงศาวดาร กรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 4. กรุงเทพฯ : องค์การค้าของครุสภา

ฉัตรทิพย์ นาถสุภา และ สมภพ มานะรังสรรค์ (บรรณาธิการ) (2527). ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย จนถึง พ.ศ. 2484, กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ฉัตรทิพย์ นาถสุภา (2533). เศรษฐกิจหมู่บ้านไทยในอดีต. กรุงเทพฯ, : สำนักพิมพ์สร้างสรรค์ จำกัด.

ชัย เรืองศิลป์ (2522). ประวัติศาสตร์ไทยสมัย พ.ศ. 2352-2452 : ด้านเศรษฐกิจ. กรุงเทพฯ : มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์.

ชัย เรืองศิลป์ (2519). ประวัติศาสตร์ไทย สมัย พ.ศ. 2352-2453 ด้านสังคม. กรุงเทพฯ : เรืองศิลป์

ชลลดา วัฒนศิริ (2529). "พระคลังข้างที่กับการลงทุนเศรษฐกิจในประเทศ พ.ศ. 2433-2475" วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศิลปากร

ชาญวิทย์ เกษตรศิริ (บรรณาธิการแปล) (2529). สังคมจีนในประเทศไทย : ประวัติศาสตร์เชิงวิเคราะห์. กรุงเทพฯ : มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์ และมนุษยศาสตร์.

ชัยอนันต์ สมุทรวนิช และขัตติยา กรรณสูตร รวบรวม (2532) เอกสารการเมืองการปกครองไทย พ.ศ. 2417-2477 . กรุงเทพฯ : สถาบันสยามศึกษา สมาคมสังคมศาสตร์แห่งประเทศไทย

ญาดา ประภาพันธ์ (2524). ระบอบเจ้าภาษีนายอากร-สมัยกรุงเทพฯยุคต้น .กรุงเทพฯ : สร้างสรรค์

ถัด พรหมาณพ (2474) ภูมิศาสตร์มณฑลกรุงเทพฯ , กรุงเทพฯ

ทวีศิลป์ สืบวัฒนะ (2521). "การผลิตและการค้าข้าวตั้งแต่รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 จนถึงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 (พ.ศ. 2419-2475)" วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ทวีศิลป์ สืบวัฒนะ (2528). "บทบาทของกรมพระคลังข้าที่ต่อการลงทุนเศรษฐกิจในอดีต พ.ศ. 2433-2475". วารสารธรรมศาสตร์. ปีที่ 14 ฉบับที่ 2, มิถุนายน หน้า 122-159

ทวีศิลป์ สืบวัฒนะ (2528) "บทบาทของกรมพระคลังข้างที่ที่มีต่อการลงทุนทางเศรษฐกิจในอดีต". วารสารธรรมศาสตร์ ปีที่ 14 ฉบับที่ 2 หน้า 122-159.

เทพชู ทับทอง, (2535). เล่าเรื่องไทย ๆ 4 เล่ม กรุงเทพฯ ; สำนักพิมพ์สองเรา

ธนาคารไทยทนุ (2535). วันวาน....กับวันนี้ของถนนสีลม. กรุงเทพฯ : อัมรินทร์พริ้นติ้งกรุ๊ป

นิจ หิญชีระนันท์และคณะ (2525). "ถนน : วิวัฒนาการในรอบ 200 ปี" เอกสารประกอบการสัมมนาทางวิชาการในโอกาสสมโภชกรุงรัตนโกสินทร์ครบรอบ 200 ปี, โครงการไทยศึกษาฝ่ายวิชาการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

นันทิยา สว่างวุฒิธรรม (2524) "การควบคุมกำลังคนในสมัยรัตนโกสินทร์ก่อนการจัดการเกณฑ์ทหาร (พ.ศ. 2325-2448)". วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์-มหาวิทยาลัย

นิธิ เอียวศรีวงศ์ (2525) "วัฒนธรรมกระฎุมพีกับวรรณกรรมต้นรัตนโกสินทร์". สถาบันไทยคดีศึกษา, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

บุปผณาฏ สุวรรณมาศ (2525), "การสร้างบ้านแปลงเมืองรัตนโกสินทร์, กรุงเทพฯ : โครงสร้างเมืองทางด้านประโยชน์" วารสารธรรมศาสตร์ 11(1), หน้า 19-32.

บุญรอด แก้วกัณหา (2517). "การเก็บส่วยในสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น (พ.ศ. 2325-2411)". วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปาเลกัวซ์ (2506). เล่าเรื่องเมืองไทย แปลโดย สันต์ ท.โกมลบุตร พระนคร : ก้าวหน้า

ปิยนาถ บุนนาค รายงานผลการวิจัย การวางรากฐานการคมนาคมในสมัยรัชกาลที่ 5. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ทุนรัชดาภิเษกสมโภช 2528.

ประชุมกฎหมายประจำศก (ฉบับต่าง ๆ)

ประชุมพงศาวดาร, ฉบับต่าง ๆ

พจนา เหลืองอรุณ (2523). "การเดินเรือพาณิชย์กับเศรษฐกิจไทย (พ.ศ. 2398-2468)". วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศิลปากร

พลเรือตรี แชน ปัจจุสานนท์ (2509). ประวัติการทหารเรือภายในกองทัพเรือ พิมพ์ในโอกาสเสด็จพระราชดำเนินพระราชทานเพลิงศพ พลเรือเอกหม่อมเจ้าครรชิตพล อาภากร, 14 เมษายน 2509

พอพันธ์ อุยยานนท์ (2539). "ค่าแรงงานในประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย", วารสารเศรษฐศาสตร์ธรรมศาสตร์, ปีที่ 14, ฉบับที่ 1 มีนาคม 2539 หน้า 48-86

พอพันธ์ อุยยานนท์ (2540). "ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพฯ กับพัฒนาการแรงงานราคาถูก (ค.ศ. 1855- ค.ศ. 1980)".วารสารรวมบทความประวัติศาสตร์, ปีที่ 19, 2540 หน้า 11-52

มหาดไทย, กระทรวง, กรมการปกครอง รายงานกิจการของเทศบาลฉบับต่าง ๆ . กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ส่วนท้องถิ่น, ม.ป.ป.

รัตนาวดี แก้วไชโย (2526). "การศึกษารายจ่ายพระราชทรัพย์ในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ (2325-2394)". วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รัตนาวดี รัตนโกมล (2523). "วิวัฒนาการและบทบาทของธนาคารพาณิชย์ในประเทศไทย". วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ลิขิต ธีรเวคิน (2526). "รวมศูนย์ -กรุงเทพฯ : รากเง่าของปัญหา". บทความประกอบการสัมมนาวิชาการ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เรื่อง ประเทศไทยคือกรุงเทพฯ พ.ศ. 2526 หน้า 2-1 ถึง 2-25

วราภรณ์ ทินานนท์ (2522). "การค้าสำเภาของไทยสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น". วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต (2514). "ประวัติการค้าไทย" ใน หนังสือวัฒนธรรมไทย, กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์บรรณาคม

ศรศักดิ์ ชูสวัสดิ์ (2523) "ผูกปี้ : การจัดเก็บเงินค่าแรงแทนการเกณฑ์แรงงานจากคนจีนในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์" วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ส. พลายน้อย (2525). เล่าเรื่องบางกอก กรุงเทพฯ ; เจริญรัตน์ การพิมพ์

สำนักนายกรัฐมนตรี (2513) ประชุมพระราชหัตเลขา พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวที่ทรงบริหารราชการแผ่นดิน ภาคที่ 3 . กรุงเทพ.

สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี (2521). เอกสารของนายแฮรี ปากส์ (จากแฟ้มของนายแฮรี ปากส์ ณ กองเอกสาร กระทรวงการต่างประเทศอังกฤษ กรุงลอนดอน)

สิริลักษณ์ ศักดิ์เกรียงไกร (2523). ต้นกำเนิดชนชั้น นายทุนในประเทศไทย พ.ศ. 2398-2453. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์สร้างสรรค์

สยมพร ทองสาริ (2526). "ผลกระทบจากการตัดถนนในกรุงเทพฯ ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (พ.ศ. 2411-2453) : ศึกษาเฉพาะกรณีการตัดถนนในกำแพงพระนครด้านเหนือและด้านใต้พระนคร". วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศิลปากร

สุนทรี อาสะไวย์ (2530). ประวัติคลองรังสิต การพัฒนาที่ดินและผลกระทบต่อสังคม พ.ศ. 2431-2457 . กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

สุนทรี อาสะไวย์ (2534). วิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจหลังสงครามโลกครั้งที่ 1, กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ศิลปวัฒนธรรม (2528). "ก่อนจะถึงนิยมไทย" ปีที่ 7 ฉบับที่ 1

ศิลปวัฒนธรรม (2528). "เศรษฐกิจนิยมไทยยุคหลังเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ. 2495", ปีที่ 7, ฉบับที่ 1

อดิศร หมวกพิมาย (2532). "กรมท่ากับระบบเศรษฐกิจไทย : วิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงตั้งแต่ สมัยธนบุรีถึงการทำสนธิสัญญาเบาริง พ.ศ. 2310-2398". วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

เอนก นาวิกมูล (2531). แรกมีในสยาม, กรุงเทพฯ ; สำนักพิมพ์แสงแดด
เอี่ยม ฉายางาม (2523). ประวัติศาสตร์ฝรั่งเศส ค.ศ.1789 - 1848 กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช

ภาษาอังกฤษ

A.Maddison and G.Prince (eds)(1989). Economic Growth in Indonesia, 1820-1940. Dordrecht, Foris Publications.

A. Wright and T. Oliver Breakspear (eds) (1908), Twentieth Century Impression of Siam : Its History, People, and Resources. London : Lloy's Greater Britain (Reprint Edition by White Lotus, Bangkok, 1994).

Anan Ganjanapan (1984). "The Partial Commercialization of Rice Production in Northern Thailand (1900-1981)""Ph. D thesis, Cornell University.

Ammar Siamwalla, (n.d.) "Foreign Trade and Domestic Economy in Siam, 1820-1855." (mimeo)

Anonymous, n.d. Siam Resources.

Anonymous (1992). Yesterday and Today of Silom Road. Bangkok : Amarin Printing Group.

B.J.L. Berry, (1973). Growth Centers in the American Urban System. V. 1 Mass, Cambrildge : Ballinger.

B.G. Becker (1962). "Investment in Human Capital : A Theoretical Analysis". The Journal of Political Economy. Vol. Lxx, Supplement Volume, October, no 5, Part 2, pp. 9-49.

B.J. Terwiel (1989). Through Traveller's Eyes : An Approach to Early Nineteenth Century Thai History. Bangkok, Duang Kamol.

Bank of Thailand, An Economic Survey of Thailand, 1946-47.

C.C. Zimmermen (1931). Siam : Rural Economic Survey, 1930-31. Bangkok: Bangkok Times Press.

C.A. Carter, The Kingdom of Siam, 1904. Bangkok : The Siam Society, Reprint Edition, 1988.

C.J. Reynolds, (1987). Thai Radical Discourse:the Real Faces of Thai Feudalism Today. Southeast Asian Program, Cornell University.

C. Madge (1958). Village Communitits in North-East Thailand mimeographed, New York, United Nations Technical Assistance Programme.

C. Wilson (1989). "Bangkok in 1833 : An Economic and Social Profile". The Journal of the Siam Society, Part 2.

Chatthip Nartsupha and Suthy Prasartset, (1981 a) The Political Economy of Siam, (1851-1910). Bangkok : The Social Science Association of Thailand.

Chatthip Nartsupha, Suthy Prasartset and Montri Chenvidyakarn (1981 b). The Political Economy of Siam, 1910-1932. Bangkok : The Social Science Association.

Central Statistical Office, First Report of the Economic and Demographic Survey 1954 (2 Vol.s).

Central Statistical Office (1954). First Report of Demographic and Economic Survey. Vol 1.

Crawfurd Papers, (1915). A Collection of Official Records Relating to the Mission of Dr.John Crawfurd sent to Siam by the Government of India in the year 1821. Bangkok : Vajiranana National Library.

D. Feeny (1982). The Political Economy of Productivity : Thai Agriculiural Development. 1881-1975, Vancouver and London, University of British Columbia Press.

E.M. Hoover (1975). An Introduction to Regional Economics. New York : Alfred A.Knopf.

G.W.Skinner (1957). Chinese Society in Thailand : An Analytical History. Ithaca, Cornell University Press.

H.G.Q. Wales (1965), Ancient Siamese Government and Administration, New York : Paragon Book Reprint Corp.

H.W. Richardson (1969). Regional Economics :Location Theory, Urban Structure and Regional Change. New York:Praeger.

International labour Office (1954). "Report to the Government of Thailand and Internal Migration" Geneva (mimeo).

J.Andrews (1934). Siam : 2nd Rural Economic Survey, 1934-35. Bangkok : Bangkok Times Press.

J. Bowring. (1857). The Kingdom and the People of Siam. 2 vol. London : Parker.

J. Crawfurd (1967). Journal of an Embassy to the Courts of Siam and Cochin China. Oxford in Asia Historical Reprints, Kuala Lumpur : Oxford University Press.

J. Bowring, The Kingdom and People of Siam. 2 Vols, Singapore: Oxford University Press, Reprint Edition, 1977.

J.C. Ingram (1964). "Thailand's Rice Trade and the Allocation of Resources." In Cowan, C.D. The Economic Development of Southeast Asia. London : George Allen and Urwin. pp. : 102-26

J.C. Ingram (1971). Economic Change in Thailand, 1850-1970. Standford: Standford University Press.

J.P.L. Jiang (1966). "The Chinese in Thailand:Past and Present". Journal of Southeast Asian History, Vol 7, No 1 (March),pp. 39-65.

K. Hewison, (1986). "Industry Prior to Industrialisation : Thailand", Paper Conference on Industrial Elites in Southeast Asia Sukhothai, Thailand 8-12 December.

L. Hong (1984). Thailand in the Nineteeth Century : Evolution of the Economy and Society, Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.

L. Sternstein (1964), "Settlement in Thailand : Pattern of Development". Ph.D. Thesis the Australian National University.

L.Sterntein (1982), Portrait of Bangkok, Bangkok Metropolitan Administration Bangkok.

M. Askew (1994). Interpreting Bangkok : The Urban Question in Thai Studies. Bangkok : Chulalongkorn University Press.

M.Dogan and J.D.Kasarda (eds) (1988). The Metropolis Era Vol "A World of Giant Cities" Sage Publications, London.

M. Jefferson. (1939). The Law of the Primate City", Geographical Review V. 29, 226-32

Medhi Krongkaew and Pawadee Tongudai (1984). The Growth of Bangkok : The Economics of Unbalanced Unbanization of Development. Bangkok; Thammasat University, Faculty of Economics, May.

Office of the Prime Minister (1982). Foreign Records of The Bangkok Period Up to A.D. 1932. the Committee for the Publication of Historical Documents, Bangkok, Thailand.

Paitoon Sayswang (1978). An Economic History of the Chao Phya Detta, 1850-1890. Bangkok : Faculty of Economics, Research Report Series, Thammasat University.

Porphant Ouyyanont (1997), "Bangkok's Population and the Ministry of the Capital in early 20th Century Thai History", Southeast Asian studies, Vol.35. No.2 September, pp.240-260.

R.L. Pendleton (1962). Thailand : Aspects of Lanscape and Life. New York : Duell, sland and Pearce.

R.Thomlinson (1971). Thailand's Population:Fact, Trends, Problemsand Policies. Bangkok; Thai Wattanapanich.

R.V. Hubbard (1977). "Canal Construction in the Chao Phraya River Central Thailand". in the History of Inland Waterway Development in Thailand. Michigan : University of Michigan, Ann Arbar.

S. Beek V. (1995), The Chaophya : River in Transition, Kuala Lumpur : Oxford University Press.

S. Goldstein (1972), Urbanization in Thailand, 1947-1967. Research Report No 2. IPS, Bangkok : Chulalongkorn University.

Sarasin Viraphol, (1977) Tribute and Profit : Sino - Siamese Trade, 1652-1853. Cambridge, Council on East Asian Studies, Harvard University.

Sompop Manarungsan (1984). Economic Development of Thailand 1850-1950 Reponse to the Challenge of the World Economy. Institute of Asian Studies Chulalongkorn University.

Sthirakoses (1992). Looking Back : Book One. Bangkok : Chulalongkorn University Press.

Suehiro Akira (1989). Capital Accumulation in Thailand, 1855-1985. Tokyo : The Centre for East Asian Cultural Studies.

Suganya, Hutaiserani, and Somchai Jitsuchon (1988). "Thailand's Income Distribution and Poverty Profile and Their Current Situations". A. Paper read at the Thailand Development Research Institute Year-end Conference. (December)

Thailand Statistical Yearbook. (Various issues).

The Burney Papers (1911). Vol II, Part IV (November 1824-June 1827), Bangkok: Vajiranana National Library.

The Bangkok Times Weekly Mail., (BTWM), Various years.

V. Purcell (1980). The Chinese in Southeast Asia. Kuala Lumper : Oxford University Press.

V. Thompson (1947). Labor Problems in Southeast Asia. New Haven, Yale University Press.

V. Thompson V. (1941). Thailand : the New Siam. New York : Macmillan.

W.A. Graham (1924). Siam Vol I, London : Alexander Moring.

W.F. Vella (1957). Siam Under Rama III. N.Y. : The Association for Asian Studies.

V. Purcell (1980). The Chinese in Southeast Asia. Kuala Lumper : Oxford University Press.

เอกสารประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพฯ

เอกสารหมายเลข 1

การค้าสมัยกรุงรัตนโกสินทร์
ตอนผูกขาดสินค้า

กรุงรัตนโกสินทร์ตั้งขึ้นทางฝั่งตะวันออกของกรุงธนบุรี ในย่านการค้าขาย เดิมเป็นที่บ้านของพระยาราชเศรษฐีกับหมู่บ้านจีนให้พระยาราชเศรษฐีกับพวกจีน ย้ายลงไปตั้งบ้านเรือนอยู่ตั้งแต่ปากคลองวัดจักรวรรดิ์ไปจนถึงปากคลองวัดปทุมคงคา ซึ่งในย่านนี้ได้กลายเป็นทำเลค้าขายใหญ่โต ต่อมาเรียกว่าสำเพ็งปัจจุบันนี้

สมัยกรุงรัตนโกสินทร์เป็นสมัยที่วัฒนธรรมการคบค้าสมาคมของชาติไทยได้กลับคืนและตื่นตัวอย่างเต็มที่ พระมหากษัตริย์ในราชวงศ์จักรีทรงมองเห็นประโยชน์ของการคบค้าสมาคมและยังได้ประโยชน์ให้เกิดจากการค้าและการสมาคมเป็นเอนกประการ

การค้าในแผ่นดินสมเด็จพระพุทธยอดฟ้า มีการค้าสำเภาทั้งของหลวงและเอกชนปรากฏในพงศาวดารว่า เจ้าพระยาพระคลัง(สน) ซึ่งได้ว่าการกรมท่า เคยลงไปส่งสำเภาหลวงข้ามสันดอนพระยาพระคลัง (กุน) ซึ่งได้ว่าการกรมท่าเป็นคนที่ 3 (ต่อมาเป็นเจ้าพระยารัตนาธิเบศร์ สมุหนายก ต้นสกุลรัตนกุล) ได้ชื่อว่าเป็นเศรษฐีค้าสำเภา

พงศาวดารว่า "ผลประโยชน์ที่ได้มากในครั้งนั้น ในการค้าสำเภา มีสำเภาเป็นรูปเรือตั้วกั๋ง อย่างจีนหน้าราหูศีรษะเขียวบ้างแดงบ้าง ปากกว้างเสมอ 5 วา ไปหา 7 วา ทั้งของหลวงและของเจ้านายข้าราชการพ่อค้าเป็นอันมาก เรือเหล่านี้ต่อในกรุงเทพฯบ้าง ตามหัวเมืองบ้างบรรทุกสินค้าต่าง ๆ ออกไปขายที่เมืองจีนทุก ๆ ปี บางลำก็ขายแต่สินค้า บางทีก็ขายทั้งสินค้าและเรือด้วยกัน ได้กำไรในการค้าสำเภาเป็นอันมาก"

สำเภาหลวงในรัชกาลที่ 1 ปรากฏชื่อ 2 ลำ คือ เรือหูสงกับเรือทรงพระราชสาส์นสำหรับไปค้าขายในเมืองจีน

ได้กล่าวถึงการสำเภามาตั้งแต่สมัยโบราณ และสมัยสุโขทัยแล้ว แต่ผู้เขียนขยักไว้ไม่เล่าเรื่องเรือสำเภา เพราะไม่รู้ว่าสมัยนั้นจะมีรูปร่างลักษณะอย่างไรแน่ มาขึ้นสมัยกรุงรัตนโกสินทร์นี้ เห็นว่าถึงเวลาสมควรเล่าได้แล้ว แต่การเล่านี้ก็คัดเอามาจากตำนานศุลกากรของ นายยง อนุมานราชธน เพราะผู้เขียนเองก็เกิดไม่ทันเห็นสำเภาเช่นเดียวกับท่านผู้อ่านส่วนมากเหมือนกัน

แหล่งที่มา : คัดจาก วิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, "ประวัติการค้าไทย", ใน หนังสือวัฒนธรรมไทย กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์บรรณาคม มิถุนายน 2514

นายยง อนุมานราชธน เล่าว่า “เรือสำเภาชนิดนี้ ตอนหัวเรือตรงที่แหวะออกเรียกว่า ปากปลา มีลูกกรงเป็นลายประแจจีนสำหรับยึดปากปลา สองข้างปักธงตะขาบข้างละอัน ถัดหัวเรือเข้ามาทั้งสองข้างเขียนเป็นตาเรือสีขาวดำ ตอนหน้าเรือปิดกระดาษตุ๊ยหลินมีหนังสือจีน (อย่างที่ใช้ปิดไว้สองข้างประตูเรือน) ข้างหนึ่งเขียน “เล่งเท้าแชกิมกั๊ก” แปลว่าหัวมังกรงอกเขาทอง อีกข้างหนึ่งเขียนว่า “โหวเค้าฮวดงิ่นเง้” แปลว่าปากเสืองอกเขี้ยวเงิน ตอนหัวเรือ ด้านตัดถัดปากปลาลงไปทาสีพื้นแดง ตรงกลางมีตะปิ้งทำด้วยกระดานรูปคล้ายปากสิงห์โต สำหรับพาดปากปลา ใจกลางเขียนเป็นรูปวงกลมทาสีขาว ข้างเรือทั้งสองข้างทำเป็นช่องสี่เหลี่ยมทาสีอิฐ มีช่องสี่เหลี่ยมเล็กทาสีขาวอยู่กลางช่องใหญ่แล่นเป็นช่อง ๆ ตลอดไปตั้งแต่หัวเรือถึงท้ายเรือ เว้นตอนกลางเรือแต่ค่อนไปทางท้ายหน่อยไว้ช่องหนึ่ง แหวะเป็นช่องทะลุสำหรับขึ้นลง กราบอยู่ปริ่มน้ำเพียงราโทเรือ เรียกว่า ปอมึ้ง มีทั้งสองข้างเรือ และปิดกระดาษตุ๊ยหลินช่องละคู่ ข้างหนึ่งว่า “ซุ่นฮวงซุ่นจุ๊ยซุ่นนั่งอี่” แปลว่าตามลมตามน้ำตามใจคน อีกข้างหนึ่งว่า “ติดใช้ติดหลีติดบ้วนกิม” แปลว่าได้ทรัพย์ได้กำไรได้ทองหมื่น ตอนท้ายเรือยกเป็นดาษฟ้าสูง กั้นข้างเป็นลายสี่เหลี่ยมอยู่ข้างเรือ เหนือขึ้นไปมีลูกกรงเป็นซี่ ๆ ท้ายเรือที่เดียวปักเนี้ยสั่ว (ร่มรูปเหมือนกันชัง) กันหนึ่งอยู่ตรงกลาง สองข้างปักธงปลายแหลมข้างละคู่ ท้ายเรือด้านดัดทาสีแดงมีวงกลมสีขาวใต้วงกลมเป็นตัวหนังสือจีนบอกชื่อเรือ ถัดลงมาตอนเหนือน้ำเขียนเป็นรูปนกอินทรีย์แล้วจึงถือหางเสือทำด้วยไม้เชลงทิ่งลงไปดื้อ ๆ เอาเชือกหลายเส้นโยงรั้งไว้ไม่ให้จมน้ำต่ำลงไป แล้วมีเชือกอีกสองเส้นรั้งตอนร่างของหางเสือไม่ให้กระดกขึ้น เชือกสองเส้นนี้ลอดท้องเรือไปขึ้นทางหัวเรือ มีลูกประคำทำด้วยไม้สักเรียกว่า เลกโต๊ะร้อยเชือก ตลอดไปเพื่อกันเพียงกัดเชือกขาด

“เสาใบมีตอนหัวเสาหนึ่ง และตอนกลางอีกเสาหนึ่ง เสาใบทำด้วยไม้สัก มีปลอกเหล็กคาดเป็นเปลาะ ๆ แล้วมีไม้ประกับตามยาวราว 8 อัน เพื่อกันไม่ให้ใบเมื่อขันฉ้อขึ้นติดปลอกเหล็ก ตัวใบใช้เสื่อกระจูดเพลาะกันหลายผืน แล้วมีไม้ไผ่เมืองจีนสามลำทาบตามใบเรียงกันขึ้นไปจนใช้เดินต่ายได้”

“พนักงานประจำเรือคำจุ้นจู๊ มีหน้าที่เป็นนายเรือ แต่ผิดกับนายเรือที่เรียกว่ากัปตัน เพราะจุ้นจู๊มีอำนาจสิทธิ์ขาดในสินค้าทั้งหมด จะซื้อขายอย่างไรก็ทำได้แล้วแต่จะเห็นสมควร แต่ไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการทั่วไปในเรือ ซึ่งตกเป็นหน้าที่ของฮอจ่างหรือต้นหน ส่วนการควบคุมบัญชีสินค้าเป็นหน้าที่ของล้าต้า คนถือท้ายเรียกว่าไต้ก๋ง นอกจากนี้ยังมีพนักงานช่างไม้ คนครัวและอื่น ๆ อีกหลายคน พวกคนเรือชั้นเลวแบ่งออกเป็นสองพวก พวกหนึ่งเป็นชั้นหัวหน้าเรียกว่าเท่ามัก มีอยู่ 2-3 คน มีหน้าที่ดูแลสมอ ใบเรือและอื่น ๆ อีกพวกหนึ่งเป็นพวกคนเรือชั้นเลวเกี่ยวกับถอนสมอ ชักใบ ลดใบ และงานกุลีต่าง ๆ “

พนักงานในเรือทุกคน ยกเว้นพวกคนเรือชั้นเลว มีห้องบาหลีสำหรับตนเอง เป็นห้องขนาดเล็กแคบอุดอู้ยืนไม่พ้นศีรษะ ถ้าใครจะโดยสารไปกับเรือสำเภา ประสงค์จะได้อยู่บาหลีสำหรับหลับนอนก็ต้องเช่าจากเจ้าของเป็นการส่วนตัว จะให้หรือไม่ให้ จะถูกหรือแพง ก็แล้วแต่

เจ้าของบาหลีจะตกลง พนักงานในเรือเหล่านี้มีสิทธิบรรทุกสินค้าไปขาย หรือสินค้ามาจำหน่ายส่วนตัวได้มากน้อยตามส่วนที่กำหนดให้

"การเดินเรือสำเภาไม่มีแผนที่เดินเรือ ใช้แต่เข็มทิศเป็นเครื่องช่วย นอกนั้นใช้สังเกต ฝั่ง ดูแหลมเป็นเครื่องหมาย เพราะฉะนั้นเรือสำเภาจึงไม่กล้าออกทะเลลึก เพราะหาที่สังเกตไม่ได้ ต้องพยายามแล่นให้ใกล้ฝั่งเสมอ หน้าสำเภาเข้าในระหว่างเดิน 3 เดือน 4 คือแล่นเรือมาในระหว่างมีลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือพัทลุงใต้ และออกไปในราวเดือน 7 เดือน 8 ให้ทันลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ ซึ่งพัดขึ้นเหนือ"

เรือสำเภาเข้ามักจะมาถึงคราวละ 3-4 ลำ จอดดอยู่แถวปากคลองโอ่งอ่าง แต่ล้ำไปทางทิศตะวันตก จอดเรียงกันเป็นสองแถว หันหัวไปทางปากน้ำ ถ้าเรือลำใดมาทีหลัง เรือลำที่จอดอยู่ก่อนจะมีคนไปยืนอยู่หัวเรือตีม้าฬ่อรับ 3 ลา เรือที่กำลังเข้ามาก็ตีรับเช่นเดียวกัน ถึงคราวเปิดระวางเรือ ต้องมีเจ้าพนักงานไป "เหยียบหัวตะเภา" เพื่อเจ้าพนักงานจะได้เลือกซื้อสินค้าที่ต้องการเสียก่อนและตามธรรมดาเรือก็มีของขวัญให้แก่ผู้ "เหยียบหัวตะเภา" ด้วยได้ทราบว่าเจ้าพนักงาน "เหยียบหัวตะเภา" ตกเป็นหน้าที่ขุนท่องวารีหรือภักดีจำไม่ถนัด ข้าราชการกรมท่าซ้าย (เซอร์ยอนเบาริงว่าเรือสำเภาที่เข้ามา มีของสำหรับถวายพระเจ้าแผ่นดินและของให้สำหรับเสนาบดีด้วย หน้า 240) เสร็จแล้วจึงจะจัดการขายสินค้าได้พวกลูกเรือมีสิ่งของเบ็ดเตล็ดอะไรต่าง ๆ ที่ซื้อเป็นสินค้าส่วนตัว ก็เอาออมาวางขายบนเรือ มีคนไปเลือกซื้อกันอย่างสนุกสนานคล้ายตลาดยี่สาน เป็นเวลานานตั้งสองเดือน

"ระหว่างที่เรือสำเภายังจอดอยู่จนกว่าจะถึงฤดูเรือออก ก็ต้องเข้าอู่เพื่อซ่อมแซมสิ่งที่เกิดรั่วเสียหาย อู่สำเภานี้มีตลอดไปทางฝั่งซ้ายแม่น้ำเจ้าพรยา ตั้งแต่ปากคลองผดุงกรุงเกษมตลอดลงไปถึงบางคอแหลม เพราะแม่น้ำตอนนี้เป็นท้องคุ้ง สะดวกแก่การทำอู่ ตำบลที่เรียกว่าบ้านอู่เดี๋ยวนี้ ก็คืออู่เรือสำเภานั่นเอง อู่นั้นใช้ขุดเป็นทางเข้าไปอย่างง่าย ๆ เมื่อเอาเรือเข้าอู่แล้ว ก็ปักซุกตอนปากอู่เอาดินถมอีกทีจนแน่น แล้วช่วยกันวิดน้ำออก ซึ่งต้องใช้คนมาก อนึ่งเรือที่เข้าอู่นั้นไม่จำเป็นต้องเป็นเรือสำเภาเท่านั้น ย่อมใช้สำหรับเรือเร่ และเรืออื่น ๆ ด้วย"

เซอร์ยอนเบาริงได้นำเอาเรื่องการค้าสำเภาของหมอคัตสลัฟมาเล่าไว้ในหนังสือ Bowring 's Siam จึงขอนำมาเล่าเพิ่มเติมที่เล่าไว้ข้างบน

ทุกปีในเดือนกุมภาพันธ์ มีนาคม และต้นเดือนเมษายน สำเภามาจากไหหลำ กวางตุ้ง โซกา เอ้หมึง นิงโผ เซียงแฮ และเมืองอื่น ๆ อีก สินค้าขาเข้าที่สำคัญมีของกินสำหรับชาวจีนและเนื้อเงินเป็นจำนวนมาก จีนเลือกซื้อสินค้าเฉพาะที่จะเอาไปขายเมืองของตน แล้วออกเรือกลับปลายเดือนพฤษภาคม มิถุนายน และกรกฎาคม พวกที่จะไปถึงทะเลเหลืองบรรทุกน้ำตาล ฝางหมาก ออกไปเป็นส่วนมาก สำเภาทั้งหมดมีประมาณ 80 ลำ เรียกว่าเรือแป๊เท่าจุ๊น (เรือหัวขาว) ตามปกติต่อในประเทศไทย มีขนาดระวาง 260 ถึง 300 ตัน คนเรือเป็นคนแต้จิ๋ว สำเภาเหล่านี้ส่วนมากเป็นพ่อค้าจีนที่อยู่ในกรุงเทพฯ และข้าราชการไทยชั้นผู้ใหญ่พวกพ่อค้าจีนใช้ญาติซึ่งโดย

มากเป็นชายหนุ่มที่แต่งงานกับลูกสาวของตน (คือลูกเขย) เป็นจุ้นจ๊ ข้าราชการไทยก็ใช้ญาติเป็นจุ้นจู๊เหมือนกันถ้าเกิดเหตุอะไรขึ้นแก่สำเภา คนในสำเภาต้องรับผิดชอบหมดทุกคนทางหมู่เกาะชวามะลายูแม้การค้าจะไม่สำคัญ แต่สำเภาก็ออกจากเมืองไทยไปค้าขายประมาณปีละ 30-40 ลำทุกปี

ในสำเภามีเฮียกง (ซึ่งในกฎหมายนาพลเรือนข้างต้นเรียกเอียวกั๋งบูชาพระ) ทำหน้าที่จุดธูปเผากระดาษเงินกระดาษทองเซ่นไหว้ทุกเช้า เจ้าแม่ทะเลเรียกว่ามาเจียวโปหรือเทียนเฮา สำเภาทุกลำต้องมีรูปเจ้าแม่เทียนเฮาอยู่ในท่านั่ง มีบริวารรูปร่างน่าเกลียดยืนล้อมรอบ หน้าที่บูชาตามโคมสว่างไสวอยู่เป็นนิจ เครื่องบูชามีกิมฮวยอังติ๋ว หน้าแท่นบูชามีถ้วยน้ำชาวางประจำ

พอสำเภาจะออกเดินทางก็แห่เจ้าแม่ไปศาล ทำพิธีเซ่นไหว้เฮียกงสวดมนต์ นายสำเภาแต่งตัวสวยเต็มที่ พร้อมด้วยลูกเรือไปกราบไหว้บูชาเจ้าแม่ แล้วเอาเครื่องเซ่นมาเลี้ยงกัน จากนั้นก็เชิญเจ้าแม่ไปฟังหญิงสาวขับร้องมโหรี ครั้นแล้วก็แห่เจ้าแม่กลับลงเรือสำเภา ทางสำเภาก็ตีม้าฬ่อรับเสด็จอึงคนึง (แถวริมแม่น้ำตั้งแต่ปากคลองโอ่งอ่างลงไป จึงมีศาลเจ้ามาก เช่น ศาลเจ้าแม่ทับทิม เป็นต้น)

เจ้าแม่ลงเรือแล้ว ก็เป็นหน้าที่ของเฮียกงเซ่นไหว้ต่อไป เฮียกงจะไปไหว้โดยไม่ล้างหน้าไม่ได้ ทุกเวลาเช้าต้องจุดธูปเผาเครื่องหอมเซ่นไหว้ไปทั่วทุกแห่งในลำเรือ แม้ในครัวก็ไม้เว้น

เมื่อสำเภาแล่นไปถึงแหลมที่เป็นหินล้ำออกมาในทะเลแห่งใดแห่งหนึ่ง หรือเมื่อลมเปลี่ยน เฮียกงก็ทำพิธีเซ่นเจ้าของเจ้าอากาศ มีการฆ่าหมูดเป็นไก่เซ่นพร้อมด้วยเหล้าหรือผลไม้ เผากระดาษเงินกระดาษทอง คุกเข่าลงกราบหลายครั้ง เสร็จแล้วก็ร้องบอกลูกเรือว่า "ตามเสด็จเจ้า" พวกลูกเรือก็กรูกันเข้าไปกินของเซ่นทันที เมื่อสำเภาแล่นออกแม่น้ำ ก็โปรยกระดาษเงินกระดาษทองใกล้ ๆ กับหางเสือสำเภา

ส่วนไหน ๆ ของสำเภาไม่ได้รับการเซ่นมากเท่าเข็มทิศ ผ้าแดงนอกจากผูกหางเสือและสายเลียว ยังผูกที่เข็มทิศ จุดธูปและเผากระดาษเงินกระดาษทอง ซึ่งทำเป็นรูปสำเภาบูชา ข้าง ๆ เข็มทิศมีกล้องยาแดงเส้นยาแดงวางไว้กับตะเกียงพร้อม พวกคนเรือมารวมสูบสนุกสนานกันที่ตรงนี้ คราใดทะเลราบ ลูกเรือก็เอากระดาษเงินกระดาษทองมาทำเป็นรูปสำเภาลอยไปในทะเล ถ้าลมไม่มี ก็หมายความว่าเจ้าแม่อารมรณ์ไม่ดี ต้องขอให้ผีช่วยคุ้มครอง หากไม่เป็นผลก็หยุดเซ่นปล่อยตามบุญตามกรรม

หมดข้อความที่แปลย่อ ๆ มาจากหนังสือของเซอร์ยอนเบาริงแล้ว ขอเล่าเรื่องสำเภาตามตำนานศุลกากรต่อไปอีกหน่อย

"ต่อมาในสมัยรัตนโกสินทราวดีรัชกาลที่ 3 การค้าสำเภาของหลวงและของเจ้านายขุนนางผู้ใหญ่ลดน้อยลงทุกที เพราะเปลี่ยนมาใช้เรือกำปั่นใบอย่างฝรั่งขึ้น พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงพยากรณ์ว่า เรือสำเภาคงจะสูนย์ไป อาศัยเหตุนี้ เมื่อทรงพระราชดำริหาแบบอย่างเจดีย์ที่จะสร้างที่วัดคอกกระบือ ทรงระลึกถึงธรรมทั้งหลาย ซึ่งพระเวสสันดรโพธิสัตวอุปมา

เหมือนสำเภายานนาวาในมหาเวสสันดรชาดกกัณฑ์กุมาร จึงโปรดให้สร้างพระเจดีย์มีฐานเป็นสำเภา เท่าขนาดเรือสำเภาจริงขึ้นไว้ที่วัดคอดกระบือ มีพระราชดำรัสว่า คนภายหน้าอยากจะเห็นเรือสำเภาเป็นอย่างไรจะได้มาดูดังนี้ เมื่อสร้างสำเภาเจดีย์แล้ว จึงโปรดให้ขนานนามพระอารามเปลี่ยนใหม่เรียกว่าวัดยานนาวา ซึ่งเรียกกันมาจนตราบเท่าทุกวันนี้"

"ตามที่ทรงพยากรณ์ไว้ว่า เรือสำเภาคงสูญไป ก็เป็นการสมจริง เพราะต่อมาใน รัชกาลที่ 4 ได้ความตามเซอร์ยอนเบาริงกล่าวไว้ว่าในระหว่าง 20 ปีล่วงมานี้ จำนวนเรือสำเภาที่ใช้ในการค้าลดจำนวนลงไปโดยลำดับ เพราะต่อเรือตามแบบอย่างของชาวยุโรปมาใช้กันขึ้นบ้าง ดังเรือของสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทั้งสองพระองค์ ที่บรรทุกของส่วยไปจำหน่ายเป็นสินค้ายังท่าเมืองในเกาะชวาและมะลายู เมืองกวางตุ้ง เอ้หมึง เซี่ยงไฮ้ และลางทีไปถึงอ่าวปีจีลีในทะเลเหลืองก็ใช้กำปั่นใบมีอยู่หลายลำ รวมทั้งเรือค้าของข้าราชการผู้ใหญ่ด้วย ส่วนการค้าสำเภาและการค้าชายฝั่ง พวกจีนยังคงจัดทำอยู่ เซอร์ยอนเบาริงได้ทำนายไว้เหมือนกัน ว่าต่อไปอีกไม่ช้าเพียง 2-3 ปี เรือกำปั่นใบจะเข้าแทนเรือสำเภาในการค้าทางทะเลโดยเด็ดขาด ความก็สมจริง เรือสำเภาที่เหลืออยู่เป็นลำสุดท้ายคือ เรือสำเภาชื่อบ้วนเฮง เป็นของพระยาพิศาลผลพาณิชย์ (จิ้นสือพิศาลบุตร) และไปอับปางแตกลงกลางทะเลเมื่อราวปีมะโรงสัมฤทธิ์ศกจุลศักราช 1250 (พ.ศ. 2417)

"ถึงแม้การค้าทางทะเลจะได้เปลี่ยนเป็นเรือกำปั่นใบก็จริง แต่เรือที่จะเข้าไปในเมืองท่าของประเทศจีน ต้องเป็นเรือสำเภาจึงจะเข้าไปได้สะดวก เพื่อแก้ความขัดข้องในข้อนี้ พวกเจ้าสัวซึ่งเป็นเจ้าของเรือกำปั่นใบที่ค้าขายกับประเทศจีน เมื่อเรือจะถึงท่าเมือ เช่น เมืองเทียนจิ๋น ก็ต้องจัดให้มีขยายไม้ไผ่ทำเป็นแผงเขียนเป็นตาเรือปะหัวเรือทั้งสองข้างขึ้นไว้ชั่วคราวให้ดูประหนึ่งว่าเป็นเรือสำเภา เจ้าหน้าที่จีนจึงยอมให้เข้าได้

ภายหลังเห็นว่าเป็นความลำบาก จึงต่อเรือชนิดพันทางหัวเป็นสำเภา ท้ายเรือเป็นกำปั่น เสาใบกลางเป็นเสาสำเภา แต่ก็ลำบากอีก จึงเสากลางเป็นเสาใบกำปั่น เรือกำปั่นพันทางนี้เรียกว่ากำปั่นบ๊วย"

ที่เล่ามาหมดทั้งสามตอน เป็นชีวิตของการค้าสำเภาของประเทศไทย ที่ได้ดำเนินมาตั้งแต่สมัยโบราณดำบรรพ์จนกระทั่งถึงสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ปัจจุบันนี้

โปรตุเกส พวกโปรตุเกสซึ่งเป็นฝั่งชาวยุโรปชาติแรกเข้ามาทำไมตรีค้าขายกับสมเด็จพระรามาธิบดีที่ 2 สมัยกรุงศรีอยุธยานั้น ในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์นี้ โปรตุโกสก็เป็นฝรั่งชาติแรกที่มาทำไมตรีค้าขายกับไทยอีก ดั่งปรากฏในประชุมพงศาวดาร ภาคที่ 62 ว่า

"ถึงเดือน 12 ปีมะเมีย จุลศักราช 1148 (พ.ศ.2329) เป็นปีที่ 5 ในรัชกาลที่ 1 องตนวีเสน แขกเมืองโปรตุเกสเชิญพระราชสาส์นมาโดยเรือสลุบ จะเป็นพระราชสาส์นมาจากกรุงลิสบอนโดยตรง หรือเป็นแต่อักษรสาส์นของเจ้าเมืองมาเก๊า ไม่ปรากฏชัดลงในหมายรับสั่งเป็นแต่กล่าวว่า แขกเมืองฝารังปัตุกันจะได้เข้ากราบถวายบังคมทูลเกล้าฯ ถวยพระราชสาส์น

"กำหนดเข้าเฝ้าทูลเกล้าฯ ถวายพระราชสาส์น ณ วันเสาร์ แรม 6 ค่ำ เดือน 12 นั้น แขกเมืองพักอยู่จนถึงเดือนยี่ ขึ้น 12 ค่ำ จึงถวายบังคมลาไป เมื่อแขกเมืองจะกลับก็โปรดเกล้าฯ ให้มีพระราชสาส์นตอบแขกเมืองไปด้วย"

แผ่นดินสมเด็จพระพุทธเลิศหล้า

พ.ศ.2352-พ.ศ.2367

นับตั้งแต่แผ่นดินสมเด็จพระพุทธเลิศหล้า ประวัติศาสตร์ชาติไทยได้บันทึกเรื่องราวเกี่ยวกับการค้าไว้มาก ไม่เป็นรูปพงศาวดารเหมือนแต่ก่อน หนึ่ง เรื่องราวเกี่ยวกับการค้าขายตั้งแต่แผ่นดินนี้เป็นต้นมา ก็มีหนังสือไทยและต่างประเทศกล่าวไว้โดยเฉพาะมากด้วยกัน ฉะนั้นหนังสือประวัติการค้าขายของประเทศไทยเล่มนี้จึงจะไม่กล่าวเหตุการณ์ต่าง ๆ เกี่ยวกับการค้าขายอย่างที่ได้เคยกล่าวในตอนต้น ๆ แต่จะรวบรัดหัวข้อย่อจากหนังสือต่าง ๆ มากล่าวสั้น ๆ และจะไม่อ้างหลักฐานที่มาละเอียด เพราะโดยมากเป็นเรื่องที่รู้กันอยู่มากแล้ว

การค้า ของหลวงคงให้พระคลังสินค้าจัดการ มีเรือหลวงสำหรับแต่งไปค้าขายหลายลำ ปรากฏชื่อเรือมาลาพระนครลำหนึ่ง เรือเหราข้ามสมุทรลำหนึ่ง

สินค้าผูกขาดออก มีรังนก ฝาง ดีบุก พริกไทย เนื้อไม้ เร่ว ตะกั่ว งาช้าง รง ตามหนังสือของนายครอเฟิดยังมี กะวาน กำยาน และฟองเต่าตนุ เงินรายได้จากอากรรังนกปีละ 100,000 บาท ค้าฝางราว 225,000 บาท พริกไทยราว 320,000 บาท เนื้อไม้ กะวาน ตะกั่ว งาช้าง รง ราว 110,000 บาท

ขาเข้า มีปืน ดินปืน

วิธีการค้าขายในระยะนี้ผิดกับสมัยกรุงศรีอยุธยาก็คือ ลดหย่อนผ่อนการปิดประตูค้าลงมาบ้าง สินค้าขาเข้านอกจากปืนกันดินปืนแล้วไม่บังคับให้เอามาขายพระคลังสินค้าเหมือนแต่ก่อน นอกจากรัฐบาลต้องการสิ่งใดจึงจะเลือกซื้อก่อน

เมืองที่ไปค้าขาย กึงตัง ไหหลำ ฮกเกี้ยน ซีเกียง นานกิง มาเก๊า ญวน เขมร หมู่เกาะมะลายู บอนิโอ เซเลบิส สิงคโปร์ ปาเล็มบัง ปีนัง บาตาเวีย สุหรัด บอมใบ และอเมริกา

สินค้าขาออก เหล็ก ดีบุก ทองแดง ตะกั่ว ไม้สัก ไม้ แอง ฝาง ข้าว น้ำตาล พริกไทย ยาสูบ ปลาเค็ม ครั่ง รังนก เกลือ น้ำมัน กะวาน ฝ้าย หมาก หนังโค หนังกระบือ หนังช้าง หนังแรด หนังกวาง นอแรด กระดูกโค กระดูกกระบือ กระดูกช้าง กระดูกแรด กระดูกเสือ งาช้าง เอ็นกวาง กระ ขนนกต่าง ๆ เปลือกโปลง กลำพัก ช้าง

สินค้าขาเข้า แพร เครื่องเสื้อผ้า ผ้าลายดอก ไหม เครื่องถ้วยชาม และเครื่องลายคราม ใบชา กระดาษ ตุ๊กตา ไหมปัก ผ้าขาว ผ้าขนสัตว์ ผ้าเข้มขาม ผ้าวิลาส เครื่องแก้ว ปืน ทองคำ ไหมดิบ เงิน เครื่องเทศ

จีน พ.ศ.2353 ราชทูตไทยไปแผ่นดินพระเจ้าเกียเข้ง

โปรตุเกส ในปี พ.ศ.2361 โปรตุเกสเป็นเจ้าเมืองมาเก๊าแต่งให้นายกาลส มันแวนต์ สิลไวร์เป็นทูตเข้ามาติดต่อค้าขาย ไทยได้ทำหนังสืออนุญาตให้โปรตุเกสเข้ามาค้าขายได้

อังกฤษ ในปี พ.ศ. 2365 มาร์ควิสเหสติงส์ ผู้สำเร็จราชการหัวเมืองอินเดียของอังกฤษแต่งให้ นายยอนครอเฟิตเป็นทูตเข้ามาขอทำสัญญาค้าขาย การเจรจาไม่ตกลงกัน แต่ผลของการเป็นไมตรีระหว่างไทยกับอังกฤษคราวนี้ก็คือ มีเรือพ่อค้าอังกฤษเข้ามาค้าขายมากขึ้นกว่าแต่ก่อน มีคนอังกฤษชื่อ ฮันเตอร์เข้ามาตั้งห้างค้าขายในกรุงเทพ เป็นคนแรก

แผ่นดินสมเด็จพระนั่งเกล้า

พ.ศ.2367-พ.ศ.2394

สมเด็จพระนั่งเกล้าเคยว่าการกรมท่ามาตั้งแต่ในรัชกาลที่ 2 มีหน้าที่แต่งสำเภาหลวงไปค้าขาย และพระองค์ก็ค้าสำเภาด้วย สมเด็จพระพุทธเลิศหล้า พระราชบิดาเรียกพระองค์ว่าเจ้าสัว

จีน พ.ศ.2368 ราชทูตไทยไป แผ่นดินพระเจ้าเตากวาง

ร้อยเอกเฮนรี่เบอร์นี่ที่เป็นทูตเข้ามาในรัชกาลนนี้ว่า การค้ากับจีนเป็นการค้าส่วนใหญ่ ที่สุดของประเทศ มีสำเภาระวางเกือบ 30,000 ตัน ออกจากกรุงเทพฯ ไปเมืองจีน ในปีหนึ่ง ๆ มีสำเภาจีนจากเกาะไหหลำมาเมืองไทยตั้งแต่ 20 ถึง 45 ลำ จากเมืองท่าอื่น ๆ ในเมืองจีตั้งแต่ 36 ถึง 50 ลำ

ทางมะลายูมีสำเภาจากกรุงเทพฯ ไปสิงคโปร์ และเกาะหมากปีหนึ่งตั้งแต่ 30 ถึง 40 ลำ โดยเฉพาะปี พ.ศ.2367 สำเภาบรรทุกสินค้าไทยไปสิงคโปร์ 30 ลำ มีระวางบรรทุกสินค้า 4,000 ตัน ถึง 5,000 ตัน ขากลับบรรทุกสินค้าอังกฤษและอินเดียเป็นราคา 250,000 เหรียญ

ทางญวน มีสำเภาขนาดเล็ก 20 ถึง 50 ลำบรรทุกข้าว หนังสัตว์ เหล็ก ฝาง แกแล ฯลฯ ไป ขากลับบรรทุกเสื่อสำหรับทำใบเรือสำเภา แพร เครื่องปั้นดินเผา และหมากเข้ามา

อังกฤษ ในปี 2369 หลอดแอมเฮิสต์ ผู้สำเร็จราชการอินเดียของอังกฤษแต่งให้ร้อยเอกเฮนรีเบอร์นี่เข้ามาขอทำสัญญาค้าขายได้ตกลงทำหนังสือสัญญาค้าขายกัน ในระหว่างไทยกับอังกฤษเป็นครั้งแรกเป็นสัญญา 6 ข้อ ใจความสำคัญมีว่าอังกฤษยอมให้ไทยเก็บค่าปากเรือที่บรรทุกสินค้าเข้ามาขายตามขนาดเรือ คิดเป็นวาละ 1,700 บาท ถ้าเป็นเรือเปล่าบรรทุกแต่อับเฉาเข้ามาหาซื้อสินค้าเก็บวาละ 1,500 บาท เมื่อเก็บค่าปากเรือแล้ว ไม่เก็บภาษีอากรอย่างอื่นอีกทั้งสินค้าขาเข้าและขาออก

สหปาลีรัฐอเมริกา ในปี พ.ศ.2375 ประธานาธิบดีแยคสัน แต่งให้นายเอดมันรอเบิตเป็นทูตเข้ามาขอทำหนังสือสัญญาค้าขายได้ตกลงทำสัญญากันทำนองเดียวกับสัญญาระหว่างไทยกับอังกฤษ

การค้าทั่วไป คงเป็นเช่นเดียวกับในรัชกาลที่ 2 ปี พ.ศ.2369 สินค้าขาเข้ามีราคา 148,669 เหรียญ สินค้าขาออกมีราคา 218,955 เหรียญ ปี พ.ศ.2384 สินค้าขาเข้ามีราคา 409,463 เหรียญ สินค้าขาออกมีราคา 229,891 เหรียญ

ในแผ่นดินสมเด็จพระนั่งเกล้านี้ มีพวกมิชชันนารีอเมริกันเข้ามาตั้งในกรุงเทพฯ มิชชันนารีที่ปรากฏชื่อเสียงมากก็คือหมอบรัดเลจากจดหมายเหตุของหมอบรัดเล เราได้เรื่องน่ารู้เกี่ยวกับการที่ทำให้การค้าขายของประเทศไทยต้องเปลี่ยนแปลงในเวลาต่อมาดังนี้

18 กรกฎาคม 2377 มิชชันนารีชื่อวิลเลียมดีนกับหมอบรัดเลเข้ามาถึงกรุงเทพฯ ปีแรกนี้พวกมิชชันนารีเอาเครื่องพิมพ์เข้ามากรุงเทพฯ

ตุลาคม 2378 ไทยเริ่มมีเรือกำปั่นใบอย่างฝรั่ง เรือลำนี้ 2 เสาครึ่ง ชื่อเอริล หลวงนายสิทธิ์ (คือสมเด็จพระยาบรมมหาศรีสุริยวงศ์) ต่อถวาย

มิถุนายน 2379 มิชชันนารีชื่อ รอบินสัน เริ่มตั้งเครื่องพิมพ์พิมพ์อักษรไทยในกรุงเป็นครั้งแรก

27 เมษายน 2382 ประกาศห้ามสูบฝิ่นและค้าฝิ่น หมายประกาศนี้ให้พิมพ์ที่โรงพิมพ์มิชชินนารี 9,000 ฉบับ เป็นหมายประกาศฉบับแรกที่รัฐบาลใช้พิมพ์

30 มกราคม 2382 หมอบรัดเล เริ่มปลูกทรพิษในกรุงเทพฯ ด้วยพันธุ์ที่ได้มาจากอเมริกาเป็นครั้งแรก

ตุลาคม 2385 โรงพิมพ์มิชชินนารี หล่อหัวพิมพ์อักษรไทยได้เป็นครั้งแรก

11 มกราคม 2386 เรือกำปั่นไฟชื่อ เอกสเปรส ขึ้นมาถึงกรุงเทพฯ เป็นเรือกำปั่นไฟลำแรกที่ได้เห็นในแม่น้ำเจ้าพระยา

4 กรกฎาคม 2387 พวกมิชชินนารีทำหนังสือพิมพ์ข่าวออกเป็นภาษาไทยครั้งแรก เรียกชื่อ บางกอกริคอเดอ

เรื่องตามจดหมายเหตุดังกล่าวมาข้างบนนี้แสดงว่า ความเจริญแบบใหม่ได้เกิดขึ้นทางยุโรปและอเมริกา และได้เริ่มแผ่เข้ามาถึงประเทศไทยในแผ่นดินสมเด็จพระนั่งเกล้านี้

เอกสารหมายเลข 2 :

การเดินเรือค้าขายของไทยสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ ตอนที่ 1

ได้กล่าวมาแล้วว่า การค้าทางทะเลหรือการค้ากับคนต่างชาตินั้นย่อมอยู่ในพระราชอำนาจของพระเจ้าแผ่นดิน และการค้าแบบราชการผูกขาดของไทยเราก็คงไปได้แบบธรรมเนียมมาจากจีนและแขก ซึ่งในสมัยก่อน ๆ นั้นพระเจ้าแผ่นดินไทยได้เคยทรงใช้ผู้มีเชื้อชาติจีนและแขกที่มีความรู้ความสามารถเป็นเสนาบดีที่ปรึกษาฝ่ายการคลังของพระองค์ การค้าขายกับต่างประเทศแต่ครั้งก่อนจึงตกอยู่ในหน้าที่ของเสนาบดีว่าการกรมพระคลัง ซึ่งมีกรมพระคลังสินค้าขึ้นอยู่กับท่านด้วย สรุปแล้วการแต่งสำเภาหลวงออกไปค้าขายยังต่างประเทศโดยธรรมดาตกเป็นหน้าที่ของเจ้าพระยาพระคลัง แต่ก็มีบางคราวที่เจ้าพระยาพระคลังมิได้มีหน้าที่แต่งสำเภาหลวงออกไปค้าขาย เนื่องจากพระเจ้าแผ่นดินทรงเห็นว่าเป็นผู้ที่ไม่เหมาะสมในบางโอกาส เพราะในสมัยสมบูรณาญาสิทธิราชย์นั้น อะไร ๆ ก็ย่อมแล้วแต่จะทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ หรืออะไร ๆ ก็ต้องเป็นไปตามพระราชอัธยาศัย เรื่องราวที่เกี่ยวด้วยการค้าทางทะเลนั้น พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ ได้ทรงอธิบายไว้โดยชัดเจน ดังจะขอคัดข้อความจากพระราชดำรัสในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ ทรงแถลงพระบรมราชาธิบาย แก้ไขการปกครองแผ่นดิน เฉพาะบางตอนที่เกี่ยวกับการค้าทางทะเลขึ้นมากล่าว ซึ่งมีข้อความดังนี้

"ส่วนตำแหน่งเสนาบดีอีก 4 ตำแหน่ง ซึ่งเรียกว่า จตุสดมภ์นั้น พระคลังกรมท่าตำแหน่งเดิมซึ่งเรียกว่าพระคลัง ก็คงจะเป็นตำแหน่งที่สำหรับบังคับบัญชาในการเงิน ซึ่งจะเข้าในพระคลังและที่จะจ่ายราชการ บังคับจัดการภาษีอากรขนอนตลาดทั้งปวงทั่วไป และบังคับศาลซึ่งชำระความเกี่ยวข้องด้วยพระราชทรัพย์หลวงแต่ในเวลานั้นเงินที่จะเป็นพระราชทรัพย์เข้าในท้องพระคลังโดยภาษีอากรมีน้อย ส่วนที่จะจ่ายก็น้อยเหมือนกัน จะใช้การอันใดก็อาศัยเกณฑ์คนมาใช้เป็นพื้น ซึ่งเป็นหน้าที่มหาดไทย กลาโหม สัสดี เสียโดยมาก กรมพระคลังคงจะมีราชการน้อยไม่พอแก่ตำแหน่ง ครั้งเมื่อมีการค้าขายกับเมืองจีน แต่งสำเภาหลวงออกไปค้าขาย เป็นการเกี่ยวข้องในการที่จะจำหน่ายและเก็บพระราชทรัพย์โดยตรง การแต่งสำเภานี้จึงคงจะต้องตกเป็นหน้าที่กรมพระคลัง เมื่อกรมพระคลังเป็นผู้ค้าขายกับต่างประเทศเช่นนี้ ก็คงเป็นผู้ที่กว้างขวางในหมู่คนต่างประเทศ เมื่อมีคนต่างประเทศเข้ามาในบ้านเมือง จึงต้องมอบให้เจ้าพระยาพระคลังเป็นผู้รับรอง พนักงานเจ้าท่าสำหรับคนต่างประเทศจึงตกอยู่ในกรมพระคลัง..........."

แหล่งที่มา : คัดจาก พลเรือตรี แชน ปัจจุสานนท์, "ประวัติการทหารเรือไทย",ใน<u>กองทัพเรือ</u> พิมพ์ในโอกาสเสด็จพระราชดำเนิน พระราชทานเพลิงศพ พลเรือเอก หม่อมเจ้าครรชิตพล อาภากร,14 เมษายน 2509

"กรมพระคลังสินค้าเกิดขึ้นด้วยการแต่งสำเภา เป็นพนักงานอันหนึ่งซึ่งตั้งขึ้นใหม่พร้อม ๆ กับกรมท่าซ้าย กรมท่าขวา เพราะว่าแต่ก่อนเจ้าพระยาพระคลังเป็นผู้แต่งสำเภาไปค้าขายต่างประเทศ กรมพระคลังสินค้าจึงได้เนื่องอยู่ในกรมพระคลัง เป็นพนักงานสำหรับที่จะรับของส่วย ซึ่งเกณฑ์ไปสำหรับมาเป็นสินค้าส่งลงสำเภา แลเป็นผู้จัดซื้อสินค้าซึ่งไม่มีในส่วย แต่จะบรรทุกสำเภาไปขายได้กำไร คลังสินค้าเป็นพนักงานที่จะจัดซื้อของเหล่านั้นในเวลาที่ของนั้นราคาถูก จะได้ไปขายมีกำไร คือเป็นผู้คิดค้าขายของเจ้าแผ่นดิน ครั้นเมื่อเจ้าพระยาพระคลังเหลวไหลไปบ้าง พระเจ้าแผ่นดินมีพระราชประสงค์จะพระราชทานผลประโยชน์เศษเลยในการแต่งสำเภาแก่ผู้อื่นบ้าง ก็ยกการแต่งสำเภาไปให้ผู้อื่น แต่คลังสินค้าก็เป็นผู้จ่ายสินค้าทั้งปวงนั้นให้แก่ผู้แต่งสำเภา เมื่อเจ้าพระยาพระคลังไม่ได้จัดการแต่งสำเภาช้านานไป ก็ไม่มีการอันใดที่จะเกี่ยวข้องกับพระคลังสินค้า ๆ ก็กลายเป็นไม่ได้ขึ้นเจ้าพระยาพระคลัง เป็นกรมหนึ่งลอยตัวอยู่ต่างหาก............"

ต่อไปนี้จะได้กล่าวด้วยการค้าทางทะเลในสมัยต้นของกรุงรัตนโกสินทร์การค้านี้ไม่ว่าจะเป็นการค้าทางบกหรือทางทะเล ถ้าดำเนินการไปด้วยดีและมีตัวแทนที่ซื่อสัตย์ ก็จะมีผลกำไรมากน้อยตามโชคและตามความสามารถ หากดำเนินการไม่ดี คบคนที่ไม่ซื่อก็ย่อมจะประสบต่อการขาดทุน ปรากฏว่าในรัชกาลที่ 1 และที่ 2 การค้าทางทะเลโดยส่งเรือหลวงออกไปค้าขายได้ผลดีมีกำไรงาม ดังมีข้อความปรากฏในพระราชพงศาวดาร กรุงรัตนโกสินทร์รัชกาลที่ 1 ว่า

"สำเภาเป็นรูปเรือตั้วกั๋ง อย่างจีน หน้าราหู ศีรษะเขียวบ้างแดงบ้าง ปากกว้าง 5-7 วา เป็นเรือหลวงและเรือของเจ้านายข้าราชการพ่อค้าเป็นอันมาก บรรทุกสินค้าต่าง ๆ ออกไปขายที่เมืองจีนทุก ๆ ปี บางลำก็ขายแต่สินค้า บางลำก็ขายทั้งสินค้าและเรือด้วยกัน ได้กำไรในการค้าสำเภาเป็นอันมาก"

และในพระราชพงศาวดาร กรุงรัตนโกสินทร์ รัชกาลที่ 2 ตอนที่เกี่ยวด้วยผลประโยชน์ของแผ่นดิน มีกล่าวว่า

"ภาษีอากรที่เก็บในรัชกาลที่ 2 คือ ค่านาอย่าง 1 อากรสวนอย่าง 1 อากรบ่อนเบี้ยอย่าง 1 ภาษีด่านขนอนอย่าง 1 อากรตลาดอย่าง 1 ภาษีขาเข้าออกอย่าง 1 ค่าราชการอย่าง 1 จำนวนเงินภาษีอากรทั้งปวงนี้ ที่ได้ปีหนึ่งไม่ใคร่พอจับจ่ายใช้สอยในราชการ ต้องแต่งสำเภาไปค้าขายหากำไรเพิ่มเติม ครั้งนั้นมีเรือกำปั่นหลวง 2 ลำ ชื่อเรือมาลาพระนครลำ 1 ชื่อเรือเหราข้ามสมุทรลำ 1 แต่งไปค้าขายถึงอินเดียบ้าง ไปเพียงเมืองปีนังบ้าง เมืองสิงคโปร์บ้าง เมือง หมาเก๊าบ้าง เจ้านายและข้าราชการที่มีทุนทรัพย์ ต่างก็ต่อกำปั่นไปเที่ยวค้าขาย เงินหลวงที่ได้ในปีหนึ่ง ๆ บางทีก็พอเบี้ยหวัด บางปีก็ไม่พอ ต้องลดอัตราเบี้ยหวัดลงบางปีสามส่วนลดหนึ่งส่วนบ้าง บางปีต้องลดถึงกึ่งหนึ่งบ้าง บางปีก็พระราชทานผ้าลายแจกเพิ่มเติมในเบี้ยหวัดบ้าง......."

ในสมัยรัชกาลที่ 2 พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าฯ เมื่อครั้งทรงเป็นกรมหมื่นเจษฎาบดินทร์ได้ทรงกำกับราชการกรมท่า กล่าวคือ เกี่ยวด้วยการต่างประเทศและการค้าทางทะเลด้วยพระปรีชาสามารถของพระองค์ท่าน กิจการค้าทางทะเลในสมัยนั้นนับว่าเป็นไปด้วยมีดีกำไรโดยนับเป็นส่วนรวม ทำให้ท้องพระคลังมีเงินพอแก่การใช้จ่ายประจำปี และพระองค์ท่านเองก็มีผล

ผล

ประโยชน์ในการค้าทางทะเลเป็นส่วนพระองค์ด้วยเหมือนกัน จนถึงกับพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย พระราชบิดาทรงเรียกพระองค์ว่า "เจ้าสัว" ซึ่งหมายถึงผู้ที่ร่ำรวยจากการค้า ต่อมาสมเด็จเจ้าพระยาบรมมหาประยูรวงศ์ เมื่อครั้งเป็นพระยาสุริยวงศ์มนตรี และได้เลื่อนเป็นพระยาสุริยวงศ์โกษา ว่าที่เสนาบดีกรมพระคลัง ในสมัยที่ท่านจอห์นครอเฟิดเป็นทูตเข้ามาเจรจาทำสัญญาทางพระราชไมตรีและการค้าที่กรุงเทพฯ เมื่อ พ.ศ.2364 ทูตอังกฤษผู้นี้เรียกพระยาสุริยวงศ์โกษาว่า พระคลัง (Phrakrang) ท่านได้เขียนเรื่องราวเกี่ยวกับการค้าทางทะเลของประเทศไทยในหนังสือ Journal of an embassy to the courts of Siam and Cochin China ตามสภาพที่เป็นอยู่ในสมัยรัชกาลที่ 2 โดยการสอบถามจากแหล่งต่าง ๆ ในเวลานั้น ซึ่งนับเป็นความรู้อย่างดี สมควรจะนำมากล่าวในที่นี้ตามสมควร ท่านได้กล่าวว่า

"ประเทศไทยติดต่อค้าขายกับประเทศจีนมากที่สุด โดยใช้เรือสำเภาแบบจีน และใช้คนจีนเป็นนายเรือ เรือสำเภาที่แต่งไปค้าขายยังประเทศจีนนั้นส่วนใหญ่ต่อในเมืองไทย ศูนย์การค้ากับประเทศจีนอยู่ที่ท่าเรือกรุงเทพฯ แต่ก็มีเรือของจีน 2-3 ลำ ที่เดินทางตรงไปค้าขายยังเมืองสงขลาและนครศรีธรรมราช ท่าเรือของจีนที่ไทยแต่งสำเภาไปค้าขายด้วย ได้แก่เมืองกวางตุ้งหรือกังตั๋ง (Canton) เมืองเอมอยหรือเอ้หมึง (Amoy) เมืองนิงโปหรือนิงโผ (Ningpo) เมืองเซี่ยงไฮ้ (Shanghai) และเมือง Sao-Chen ในมณฑลเกียงหนำ นอกจากนี้ก็มีไปยังเมืองท่าในเกาะไหหลำ ซึ่งขึ้นกับประเทศจีน

เรือสำเภาจากเกาะไหหลำตามธรรมดาเข้ามาถึงกรุงเทพฯ ในเดือนมกราคม และเรือที่มาจากท่าเรือตามฝั่งประเทศจีนเข้ามาถึงกรุงเทพฯ ตั้งแต่ปลายเดือนกุมภาพันธ์จนถึงต้นเดือนเมษายน ส่วนเรือที่จะไปประเทศจีนนั้นออกจากกรุงเทพฯ ในเดือนมิถุนายนและเดือนกรกฎาคม ซึ่งเป็นเดือนที่มีลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้พัดมาเป็นประจำแล้ว ฉะนั้นการเดินเรือค้าขายในระหว่างประเทศไทยกับประเทศจีนคงเดินไปปีละหนึ่งเที่ยวเท่านั้น สินค้าที่มาจากเมืองจีนเป็นสินค้าที่คละ ๆ กันไป อันได้แก่ โอ่งไห เครื่องลายคราม สังกะสี ปรอท ใบชา เส้นหมี่ ผลไม้แห้ง ไหมดิบ ผ้าย่น ผ้าแพร รองเท้า ร่ม กระดาษเขียนหนังสือ กระดาษไหว้เจ้า ธูป ฯลฯ นอกจากสินค้าดังกล่าวแล้ว ก็มีคนโดยสารมากับเรือ ซึ่งถือว่าเป็นรายได้ที่สำคัญเหมือนกัน มีคนโดยสารจากเมืองจีนเข้ามายังเมืองไทยประมาณปีละ 7,000 คน สินค้าที่เมืองไทยส่งไปขายยังตลาดเมืองจีน ได้แก่ พริกไทยดำ น้ำตาล ดีบุก กระวาน ไม้เนื้อดี ฝาง ฝ้าย งาช้าง ครั่ง ข้าว หมากปลาเค็ม หนังสัตว์ ไข่เต่า เขาสัตว์ ขนนก รังนก ฯลฯ

การแต่งเรือไปค้าขายยังประเทศจีนนั้น เป็นธรรมเนียมที่จะต้องจัดเครื่องบรรณาการไปกับเรือด้วยเสมอ ซึ่งเรียกกันว่าต้องมีของไปจิ้มก้องด้วย โดยจะต้องให้แก่ผู้สำเร็จราชการมณฑลกวางตุ้งจึงจะได้รับความสะดวกในการค้าขาย ณ ที่นั้น และทุก ๆ สามปีไทยจะต้องส่งราชทูตพร้อมด้วยเครื่องราชบรรณาการไปถวายพระเจ้าแผ่นดินจีนที่กรุงปักกิ่งด้วย เพื่อเป็นการส่งเสริมทางพระราชไมตรี ดังที่ประเทศทั้งหลายได้กระทำกันอยู่เป็นแบบธรรมเนียม

เรือของไทยที่ไปค้าขายยังประเทศจีนมีขนาดต่าง ๆ กัน คือ เรือขนาดใหญ่มีระวางบรรทุกประมาณ 600-1,000 ตัน เรือขนาดกลางระวางบรรทุกประมาณ 400-500 ตัน เรือขนาดเล็กระวางบรรทุกประมาณ 120-300 ตัน เรือของไทยที่ไปค้าขายยังประเทศจีนนั้นเป็นเรือขนาดใหญ่ 3 ลำ เรือขนาดกลาง 28 ลำ และเรือขนาดเล็ก 50 ลำ รวมเป็นเรือทั้งหมด 81 ลำ ซึ่งมีระวางบรรทุกสินค้าได้ประมาณ 24,500 ตัน

ส่วนเรือของจีนที่เข้ามายังประเทศไทยนั้น ที่มาจากเมืองท่าตามฝั่งประเทศจีนเป็นเรือขนาดกลางและขนาดเล็กจำนวน 9 ลำ ที่มาจากท่าของเกาะไหหลำโดยมากเป็นเรือขนาดเล็กมีจำนวนไม่น้อยกว่าปีละ 50 ลำ รวมเรือจีนที่เข้ามาค้าขายกับประเทศไทยประมาณปีละ 59 ลำ ซึ่งมีระวางบรรทุกสินค้าได้ประมาณ 10,500 ตัน

สรุปแล้วในปีหนึ่ง ๆ มีสำเภาทั้งของไทยและของจีนที่เดินไปมาค้าขายระหว่างประเทศไทยกับประเทศจีนเป็นจำนวนทั้งหมดประมาณ 140 ลำ ซึ่งคิดเป็นระวางบรรทุกสินค้าได้ประมาณ 35,000 ตัน

เรือสำเภาของไทยที่เดินทางไปค้าขายยังประเทศจีนนี้ส่วนใหญ่ต่อที่กรุงเทพฯ สำหรับเรือขนาดใหญ่ ๆ ต่อได้ปีละ 6-8 ลำ ในความอำนวยการของหัวหน้าช่างต่อเรือชาวจีน ส่วนช่างลูกมือนั้นเป็นคนไทย กงเรือและกระดูงใช้ไม้เนื้อแข็ง ตัวเรือและดาดฟ้าใช้ไม้สัก ค่าต่อเรือขนาดใหญ่คิดเป็นเงินไทยตันละ 25 บาท แต่สำหรับเรือขนาดเล็กราวตันละ 15 บาท ส่วนเรือสำเภาของจีนที่มาจากประเทศจีนเป็นเรือที่ต่อตามเมืองท่าที่เรือนั้นมา ค่าต่อเรือที่เมืองจีนแพงกว่าต่อที่เมืองไทยประมาณ 50-100 % ทั้งไม้ที่ใช้ต่อเรือก็มีคุณภาพต่ำกว่า กล่าวคือตัวเรือมักจะใช้ไม้สน ส่วนหางเสือ สมอ และเสาใบ ใช้ไม้เนื้อดีซื้อจากเมืองเขมร เมืองไทย และทางมลายู เรือสำเภาของจีนโดยมากเข้าอู่ซ่อมใหญ่ทุก ๆ 4 ปี และก็ใช้กันตลอดไปจนหมดอายุขัยของเรือไปเอง โดยไม่มีการรุหรือเลิกใช้เมื่อเห็นว่าค่อนข้างจะเก่าแล้วอย่างเรือของฝรั่ง

เรือสำเภาของไทยใช้คนจีนเป็นคนประจำเรือแทบทั้งหมด จะมีคนไทยไปด้วยก็ไปได้ แค่เมืองกวางตุ้ง เพราะคนไทยก็ถูกจำกัดหรือถูกห้ามเช่นเดียวกับชาวยุโรป ซึ่งจะไปติดต่อค้าขาย ณ ท่าเรือแห่งอื่น ๆ ของประเทศจีนไม่ได้ นอกจากที่ท่าเรือเมืองกวางตุ้งแห่งเดียวเท่านั้น เรือสำเภาแบบจีนใช้คนประจำเรือมากกว่าเรือกำปั่นแบบฝรั่งที่มีขนาดเท่า ๆ กัน ทั้งนี้ก็เพราะความไม่คล่องแคล่วของหางเสือ สายสมอและตัวสมอ ตลอดจนใบสี่เหลี่ยมผืนใหญ่ก็มีน้ำหนักมาก เรือสำเภาแบบจีนขนาด 500 ตัน ต้องใช้คนประจำเรือถึง 90 คน

----

(1) เทียบน้ำหนักแบบจีน 6 ตัน ประมาณเท่ากับ 100 หาบ

(2) ไม้ที่ใช้ในการต่อเรือนอกจากไม้สัก ก็ใช้ไม้ตะเคียนและไม้เคี่ยม ซึ่งมีคุณภาพดีเหมาะแก่การใช้ต่อเรือ

ค่าจ้างรางวัลคนประจำเรือสำเภาที่มีระวางบรรทุก 6,000 หาบ หรือประมาณ 360 ตัน มีกำหนดเป็นอัตราโดยประมาณ ดังนี้

นายเรือ (จุ้นจู๊) ไม่ได้เงินค่าจ้าง แต่ได้ระวางสำหรับตนเอง 100 หาบ ทั้งขาไปและ ขากลับ มีห้องคนโดยสารที่จุ้นจู๊เก็บเงินเอง คิดเป็นรายได้ราว 150-200 เหรียญ กับยังได้ส่วนแบ่งจากกำไรที่ไปค้าขายแต่ละเที่ยวอีก 10% (กัปตันเรือสินค้าของฝรั่งสมัยเรือใบที่ส่งไปค้าขายทางไกล ก็ได้รับผลประโยชน์คล้าย ๆ อย่างนี้เหมือนกัน กล่าวคือ ค่าโดยสารเป็นรายได้ ของกัปตัน และยังผ่อนผันให้ระวางบรรทุกสินค้าส่วนหนึ่งเป็นของกัปตันด้วย)

ต้นหน (ฮ่อจ่าง) ได้ค่าจ้างเที่ยวละ 200 เหรียญ กลับได้ระวาง 50 หาบ

สมุหบัญชี (ล้าต้า) ได้ค่าจ้างเที่ยวละ 100 เหรียญ กับได้ระวาง 50 หาบ

คนถือท้าย (ไต้กง) ได้ระวางคนละ 15 หาบ คนทอดสมอ (เท่าเต๊ง) และคนจัดระวาง (เต็กข้อ) ได้ระวางคนละ 9 หาบ ลูกเรือธรรมดาได้ระวางคนละ 7 หาบ โดยไม่ได้รับเงินค่าจ้าง อัตราค่าจ้างรางวัลนี้ย่อมจะเปลี่ยนแปลงไปตามขนาดของเรือด้วยเหมือนกัน

อัตราค่าระวางบรรทุกสินค้าตามที่กำหนดไว้นั้น ก็พอจะคำนวณได้ว่า เดินเรือค้าขายแต่ละเที่ยวจะพอมีกำไรสักเท่าใด การบรรทุกสินค้าจากกรุงเทพฯ ไปยังเมืองกวางตุ้ง คิดค่าระวางสำหรับดีบุกหาบละ 2.5 เหรียญ รังนกคิดหาบละ 10 เหรียญ ปลิงทะเลคิดหาบละ 3 เหรียญ ส่วนสินค้าเบ็ดเตล็ดที่มีราคาไม่แพง เช่นจำพวกเปลือกไม้ย้อมผ้า ไม่มีกำหนดอัตราที่แน่นอน สุดแต่เจ้าของเรือจะคิดเหมาเอาเอง ส่วนสินค้าที่มาจากเมืองจีนนั้น จำพวก ถ้วยชาม ใบชา และสิ่งของที่ใส่หีบห่อใหญ่ ๆ คิดค่าระวางหาบละ 1 เหรียญสเปน ของดี ๆ มีราคาเช่นไหม คิดหาบละ 5 เหรียญสเปน ถ้าส่งสินค้าไปถึงเอ้หมึง ค่าระวางก็แพงยิ่งขึ้นไปอีก ส่วนค่าโดยสารนั้น จากเอ้หมึงมายังกรุงเทพฯ คิดคนละ 8 เหรียญสเปน จากกวางตุ้งคิดคนละ 6 เหรียญสเปน ทั้งนี้คิดรวมค่าอาหารอยู่ในค่าโดยสารด้วยแล้ว

นอกจากเดินเรือค้าขายไปยังประเทศจีนแล้ว ก็มีการเดินเรือค้าขายตามชายฝั่ง คือตามชายฝั่งของไทย ตามชายฝั่งของเขมรและญวน และตามชายฝั่งทางภาคมลายูและชวา เรือเดินตามชายฝั่งของไทยด้านตะวันตก ออกจากกรุงเทพฯ ไปยังชุมพร ไชยา นครศรีธรรมราช สงขลา และพัทลุง ตามชายฝั่งด้านตะวันออกก็ไปยัง บางปะกง บางปลาสร้อย บางพระ บางละมุง ระยอง ประแส จันทบุรี ตราด และเกาะกง เพื่อรวบรวมสินค้าพื้นเมืองตามชายฝั่งเหล่านี้ส่งไปยังตลาดเมืองจีน นอกจากเรือของพวกพ่อค้าก็ยังมีเรือหลวงเดินตามชายฝั่งไปยังจันทบุรีและตราดเพื่อบรรทุกพริกไทยและสิ่งของอย่างอื่นที่เกณฑ์มาเป็นส่วย ซึ่งตามหัวเมืองเหล่านี้จะต้องจัดส่งไปยังพระคลังสินค้าที่กรุงเทพฯ การติดต่อระหว่างกรุงเทพฯ กับหัวเมืองทางฝั่งตะวันออกเรือเดินได้ทุกฤดูกาลตลอดทั้งปี เพราะคลื่นลมไม่สู้จะแรงนัก

----

(1) คิดเทียบอย่างประมาณ 3 เหรียญเท่ากับ 5 บาท

สำหรับการติดต่อค้าขายกับเมืองเขมร มีเรือไปค้าที่เมืองกำปงโสม เมืองอาเตียน เมืองเต๊กเซีย (Teksia) หรือหรัดย้า และเมืองเขมา (Kamoa) โดยเรือไทยเอาสินค้าจากเมืองจีน เมืองแขก แลเมืองฝรั่งไปขายยังเมืองเขมร ขากลับก็บรรทุกสินค้าจำพวก รง กระวาน งาช้าง หนังและเขาสัตว์ เนื้อเค็ม ปลาเค็ม สำหรับส่งไปขายยังตลาดเมืองจีน ส่วนการติดต่อค้าขายกับเมืองญวนนั้น มีเรือออกไปค้าขายกับเมืองไซ่ง่อน เมือไฟโฟ (ใกล้ตุราน) และเมืองเว้ เรือที่ไปค้าขายทางเมืองญวน โดยมากเป็นเรือขนาดเล็ก มีจำนวนราว 40-50 ลำ และมักจะนิยมไปค้าขายที่เมืองไซ่ง่อน สินค้าที่ส่งไปขายยังเมืองญวนได้แก่ เหล็กแท่ง กระทะเหล็ก ยาสูบ ฝิ่น และ สินค้าจากเมืองฝรั่ง ขากลับบรรทุกเสื่อสำหรับทำกระสอบและใบเรือ ไหมดิบ ฯลฯ

ส่วนการค้าตามชายฝั่งทางภาคมลายูและชวานั้น ได้มีความเจริญก้าวหน้ากว่าแต่ครั้งก่อน ๆ มีการแต่งเรือไปค้าขายยังเมืองปัตตานี กลันตัน ตรังกานู ปาหัง เรียว สิงคโปร์ มะละกา ปีนัง ปัตตาเวีย สะมารัง เชอริบอน ปาเลมบัง และปอนติอานัค สินค้าที่เรือไทยบรรทุกเอาไปขายยังเมืองเหล่านี้ได้แก่ น้ำตาล เกลือ น้ำมัน และข้าว ขากลับบรรทุกสินค้าที่ทำจากอังกฤษและอินเดีย มีฝิ่น เครื่องแก้ว ผ้าขนสัตว์ รวมทั้งสินค้าพื้นเมืองที่พอจะเอาไปขายได้ทางตลาดเมืองจีน เช่น พริกไทย ดีบุก หวาย ปลิงทะเล รังนก การบูร ในปี พ.ศ. 2367 ปรากฏว่ามีสำเภาไทยไปค้าขายทางช่องมะละกาเป็นจำนวนถึง 44 ลำ และทุก ๆ ลำก็ได้แวะจอดที่ท่าเรือสิงคโปร์

เรือสำเภาของเท่าที่เดินค้าขายตามชายฝั่งทางเมืองเขมร เมืองญวน และทางภาคมลายูเป็นเรือที่ต่อในเมืองไทยทั้งสิ้น แต่เรือเหล่านี้มีลักษณะต่างกับเรือสำเภาที่ไปค้าขายทางประเทศจีน กล่าวคือ เป็นเรือที่ไม่สู้จะอุ้ยอ้าย และใช้คนน้อยกว่า เรือที่ใช้เดินตามชายฝั่งเหล่านี้ โดยธรรมดามีระวางบรรทุกได้ตั้งแต่ 60-180 ตัน เรือขนาดใหญ่ที่มีระวางบรรทุกถึง 400 ตันมีไม่กี่ลำ เรือสำเภาจำพวกนี้ใช้คนประจำเรือราว 16 คน ต่อระวาง 100 ตัน ใช้ทั้งคนจีนและคนไทยปน ๆ กันไป หากเรือจะต้องเดินทางไปไกล ๆ จึงจะใช้คนจีนล้วน ๆ ประมาณว่าเรือที่เดินตามชายฝั่งของไทย ของเขมร ของญวน และตามชายฝั่งทางภาคมลายู และชวา ดังได้กล่าวมาแล้วนั้นมีจำนวนทั้งหมดราว 200 ลำ ซึ่งมีระวางบรรทุกทั้งหมดประมาณ 28,100 ตัน

ถ้าจะพิจารณาดูว่าการเดินเรือค้าขายของไทยทั้งภายในประเทศและนอกประเทศตอนปลายรัชกาลที่ 2 นั้น จะต้องใช้คนประจำเรือทั้งหมดเป็นจำนวนสักเท่าใดก็พอจะทราบได้โดยใช้เกณฑ์ปริมาณของระวางบรรทุกในเรือไทยทั้งหมด (Siamese bottom) มาคิดเทียบเป็นจำนวนคนอย่างเกณฑ์ปานกลางก็จะได้ตัวเลขของจำนวนคนดังนี้

1) การค้าทางประเทศจีน มีปริมาณระวางบรรทุก 24,500 ตัน ใช้คนประจำเรือ 20 คน ต่อระวาง 100 ตัน จะต้องใช้คน 4,900 คน

2) การค้าตามชายฝั่งไทย เขมร ญวน มลายู และชวา มีปริมาณระวางบรรทุก 28,100 ตัน ใช้คนประจำเรือ 16 คน ต่อระวาง 100 ตัน จะต้องใช้คน 4,496 คน

รวมจะต้องใช้คนประจำเรือไทยเพื่อเดินเรือค้าขายทั้งภายในและภายนอกประเทศทั้งหมดเป็นจำนวน 9,396 หรือเกือบหนึ่งหมื่นคน ซึ่งนับว่าเป็นจำนวนคนที่มากพอดู เรือของไทย

หมายถึงเรือของคนไทยและของพ่อค้าต่างชาติ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นคนจีนที่ทำมาหากินอยู่ในเมืองไทย

ท่านจอห์นครอเฟิดยังได้สรุปเรื่องการค้าทางทะเลของประเทศไทยในสมัยที่ท่านเข้ามาเป็นทูตนั้นว่า กรุงเทพฯ เป็นท่าเรือที่ใหญ่แห่งหนึ่งทางภาคเอเชีย หากไม่นับเมืองท่าเรือของประเทศที่อยู่ในความยึดครองของชาวยุโรปแล้ว ก็มีท่าเรือเมืองกวางตุ้งแห่งเดียวเท่านั้นที่ใหญ่กว่าท่าเรือกรุงเทพฯ ดังนั้นจะเห็นได้ว่าการเดินเรือค้าขายของคนไทยในสมัยรัชกาลที่ 2 เป็นกิจการที่ใหญ่โตเป็นที่น่าภาคภูมิใจ หากจะเทียบกับสมัยปัจจุบันก็ต้องนับว่าการเดินเรือค้าขายทางทะเลของไทยในสมัยก่อนใหญ่โตกว่าเดี๋ยวนี้เสียอีก

อนึ่ง การแต่งเรือออกไปค้าขายยังเมืองท่าของต่างประเทศแต่ละแห่งและแต่ละปีนั้น ย่อมมีจำนวนเรือไม่เท่ากันเสมอไป ทั้งนี้ย่อมแล้วแต่ผลกำไรที่จะพึงได้ กล่าวคือถ้าได้กำไรตามสมควรก็ส่งออกไปค้าขายอีก หรือถ้าขาดทุนเพราะแย่งซื้อแย่งขายกันมากก็เปลี่ยนย้ายไปหาตลาดการค้าใหม่ ดังนั้นจำนวนเรือที่ฝ่ายไทยส่งออกไปค้าขาย ณ ท่าเรือแต่ละแห่งจึงมีผู้จดบันทึกไว้ไม่เท่ากัน ร้อยเอก เฮนรีเบอร์นีที่เป็นทูตเข้ามากรุงเทพฯ ในรัชกาลที่ 3 ได้กล่าวถึงการค้าทางทะเลของไทยในเวลานั้นไว้ว่า เรือที่ออกจากกรุงเทพฯ ไปเมืองจีนคิดเป็นระวางบรรทุกในปีหนึ่ง ๆ ประมาณ 30,000 ตัน มีเรือสำเภามาจากเกาะไหหลำในปีหนึ่ง ๆ ประมาณ 20-45 ลำ และเรือที่มาจากเมืองท่าอื่น ๆ ของประเทศจีนประมาณ 36-50 ลำ ทำการค้ามีกำไรตั้ง 300 % นอกจากนี้ พ่อค้าชาวจีนในกรุงเทพฯ ยังได้ทำการค้ากับเมืองท่าต่าง ๆ ทางภาคมลายูโดยมีเรือสำเภาจากกรุงเทพฯ ไปสิงคโปร์และปีนังปีละประมาณ 30-40 ลำ

การค้าสำเภาของไทยที่หมอกัตสลาฟ (C.Gutzlaff) มิชชันนารีฝ่ายโปรเตสแตนต์ เชื้อชาติเยอรมัน ได้เขียนไว้ในคราวที่ท่านได้เข้ามาในเมืองไทยในสมัยต้นรัชกาลที่ 3 มีกล่าวว่า ในเดือนกุมภาพันธ์ มีนาคม และต้นเดือนเมษายน มีเรือสำเภาเข้ามากรุงเทพฯ จากเกาะไหหลำ กวางตุ้ง โซกา เอ้หมึง นิงโผ และเมืองท่าอื่น ๆ สินค้าที่บรรทุกสำเภาเข้ามานั้น ส่วนมากเป็นของต่าง ๆ สำหรับชาวจีน และมีเนื้อเงินเข้ามาด้วยเป็นจำนวนมาก เวลากลับไปเมืองจีน เรือเหล่านี้ออกเดินทางในระหว่างปลายเดือนพฤษภาคมถึงเดือนกรกฎาคม ถ้าไปถึงทะเลเหลืองก็บรรทุกเอาน้ำตาล ฝาง และหมาก ออกไปเป็นส่วนมาก เรือสำเภาที่ค้าขายกับเมืองจีนมีจำนวนประมาณ 80 ลำ เรียกว่าเรือแปะเท่าจุ๊น โดยมากต่อในเมืองไทย ขนาดระวางประมาณ 260-300 ตัน พนักงานประจำเรือส่วนใหญ่เป็นจีนแต้จิ๋ว เรือสำเภาเหล่านี้ส่วนมากเป็นของพ่อค้าจีนในกรุงเทพฯ และเป็นของข้าราชการไทยชั้นผู้ใหญ่ด้วย

อนึ่งเรือแปะเท่าจุ๊นที่ได้กล่าวมาแล้วนี้ มิได้หมายถึงชนิดของเรือสำเภา แต่มีความหมายว่า "เรือหัวขาว" หรือเรือที่ทาสีขาวไว้ที่หัวเรือ เพื่อเป็นเครื่องหมายให้รู้ว่าเป็นเรือของเมืองไทย ส่วนเรือของเมืองอื่น ก็ทาสีอย่างอื่นให้แปลก ๆ กันไป จะเป็นที่ตอนหัวเรือหรือตอนท้ายเรือ สุดแต่จะกำหนดให้รู้กันได้ เช่นเรือของจีนพวกฮกเกี้ยนทาสีเขียว เรือขอจีนพวกแต้จิ๋วทาสีแดง ดังนี้เป็นตัวอย่าง

---

(1) จากตำนานศุลกากร โดยพระยาอนุมานราชธน

การค้าทางทะเลของไทยเรานอกจากจะใช้เรือสำเภาแบบจีนซึ่งใช้กันเป็นส่วนใหญ่แล้ว ปรากฏว่าได้ใช้เรือกำปั่นแบบฝรั่งเพื่อการค้าขายกับต่างประเทศด้วยเหมือนกัน นับแต่สมัยกรุงศรีอยุธยามาแล้ว ในสมัยต้นของกรุงรัตนโกสินทร์ เช่นในรัชกาลที่ 2 ก็ได้ใช้เรือกำปั่นหลวง คือ เรือมาลาพระนคร และเรือเหราข้ามสมุท ออกไปค้าทางเมืองจีนและทางอินเดีย โดยมีหลวงสุรสาคร และหลวงฤทธิ์สำแดง เป็นนายเรือหรือกัปตันเรือ หลวงสุรสาครผู้นี้เข้าใจว่ามีเชื้อฝรั่งชาติโปร์ตุเกส รับราชการฝ่ายกรมท่า ซึ่งบางคราวเรียกหลวงสุรสาครว่า หลวงกัปตัน เพราะมีหน้าที่เป็นนายเรือหลวง และใช้ติดต่อรับรองพวกราชทูตต่างประเทศที่เข้ามากรุงเทพฯ ในสมัยนั้นด้วย

ในสมัยรัชกาลที่ 3 ได้มีเรือกำปั่นของฝรั่งเข้ามาค้าขายที่กรุงเทพฯ มากขึ้น โดยที่เรือกำปั่นแบบฝรั่งเป็นเรือรูปร่างเพรียวและมีความเร็วสูงกว่าเรือสำเภาแบบจีนเกือบสองเท่า จึงเกิดความนิยมต่อเรือแบบกำปั่นขึ้นใช้แทนสำเภาจีนมากกว่าแต่ครั้งก่อน ๆ แม้ทางราชการเองก็ได้เริ่มต่อเรือกำปั่นเป็นเรือรบ พ่อค้าชาวจีนก็นิยมใช้เรือกำปั่นสำหรับเดินเรือค้าขายแข่งกับพวกฝรั่ง ซึ่งเข้ามาค้าขายในเมืองไทยมากยิ่งกว่าแต่ครั้งก่อน ๆ การจะยังคงใช้สำเภาจีนซึ่งมีลักษณะอุ้ยอ้ายแล่นได้ช้า เพื่อแข่งขันการค้ากับฝ่ายฝรั่งย่อมไม่มีทางที่จะสู้กันได้ เพราะเรือที่แล่นช้าย่อมจะเสียเวลาและโสหุ้ยมากกว่าเรือกำปั่นทั้งของหลวงและของพวกพ่อค้าจีนในสมัยรัชกาลที่ 3 และที่ 4 ใช้พวกฝรั่งเป็นนายเรือซึ่งเป็นคนชาติอังกฤษเป็นส่วนใหญ่ ฉะนั้นพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าฯ ผู้ได้เคยทรงกำกับการค้าทางทะเลมาก่อนแล้ว ย่อมจะทรงเห็นได้อย่างแน่แท้แล้วว่าต่อไปจะไม่มีการใช้สำเภาจีนในการค้าทางทะเล เพราะได้นิยมต่อกำปั่นแบบฝรั่งมากยิ่งขึ้น เป็นลำดับ เรือสำเภาก็มีแต่จะหมดไปและอนุชนรุ่นหลัง ๆ ก็จะไม่ได้เห็นสำเภาจีนขนาดใหญ่ที่เคยแต่งออกไปค้าขายยังเมืองจีนอีกแล้ว จึงได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สร้างเรือสำเภาเป็นฐานของพระเจดีย์ขึ้นที่วัดคอกกระบือ มีขนาดเท่ากับสำเภาจริง อนุชนรุ่นหลัง ๆ จะได้ทราบว่าสำเภาขนาดใหญ่ที่ไปค้าทางเมืองจีนนั้นมีรูปลักษณะเป็นอย่างไร เมื่อได้สร้างสำเภาเจดีย์เสร็จแล้ว ก็ได้โปรดให้ขนานนามวัดคอกกระบือเสียใหม่ว่า “วัดยานนาวา”

สมัยรัชกาลที่ 3 การแต่งสำเภาหลวงหรือกำปั่นหลวงออกไปค้าขายยังต่างประเทศได้ลดน้อยลงไป เพราะได้จัดให้มีอากรอย่างใหม่ ๆ ซึ่งเรียกว่าภาษีขึ้นหลายอย่าง เป็นเหตุให้ได้เงินมาจับจ่ายใช้สอยราชการมากขึ้น ความจำเป็นที่ทางราชการจะส่งเรือออกไปค้าขายหากำไร ก็น้อยลงไป และการค้าทางทะเลแต่ละเที่ยวในระยะหลัง ๆ นั้น ก็ไม่ใคร่จะแน่นอนว่าต้องมีกำไรเสมอไป แต่การค้าทางทะเลของพ่อค้าประชาชนมีมากยิ่งขึ้นกว่าเดิม จนถึงต้นสมัยรัชกาลที่ 5เป็นอันเลิกการแต่งเรือหลวงออกไปค้าขายยังต่างประเทศโดยสิ้นเชิง และงดการส่งเครื่องราชบรรณาการไปจิ้มก้องต่อพระเจ้ากรุงจีนโดยเด็ดขาด ทั้งกรมพระคลังสินค้าก็เปลี่ยนหน้าที่เสียใหม่ กลายเป็นเจ้าจำนวนภาษี มีหน้าที่บังคับบัญชาภาษีอากรที่เกิดขึ้นใหม่ ๆ ต่อไป

โดยที่สำเภาจีนมีบทบาทต่อการค้าทางทะเลของไทยเราเป็นเวลาช้านานมาแล้ว และเดี๋ยวนี้ก็ไม่มีใครได้เห็นสำเภาจีนขนาดใหญ่ต่อไปอีกแล้ว นอกจากอนุสาวรีย์ที่ได้สร้างไว้ ณ วัดยานนาวา แม้กระนั้นก็ดีเราได้เห็นแต่เฉพาะลักษณะของลำเรือ ส่วนเครื่องเสาเพลาใบไม่มี

ให้แลเห็นเป็นตัวอย่างอีกเลย ซึ่งเป็นที่น่าเสียดายอยู่มากในตำนานศุลกากร ซึ่งท่านเจ้าคุณอนุมานราชธนได้บรรยายเรื่องราวเกี่ยวกับสำเภาจีนขนาดใหญ่ไว้อย่างน่าฟัง จึงเห็นควรจะได้นำมากล่าวไว้ในที่นี้ด้วย ท่านได้กล่าวว่า

"ถึงแม้การค้าทางทะเลจะได้เปลี่ยนเป็นเรือกำปั่นใบก็จริง แต่เรือที่จะเข้าไปในเมืองท่าของประเทศจีน ต้องเป็นเรือสำเภาจึงจะเข้าไปได้สะดวก เพื่อแก้ความขัดข้องในข้อนี้ พวกเจ้าสัวซึ่งเป็นเจ้าของเรือกำปั่นใบที่ค้าขายกับประเทศจีน เมื่อเรือจะถึงเมืองท่าเช่นเมืองเทียนจิ๋น ก็ต้องจัดให้มีขยาบไม้ไผ่ทำเป็นแผงเขียนเป็นตาเรือปะหัวเรือทั้งสองข้างขึ้นไว้ชั่วคราวให้ดูประหนึ่งว่าเป็นเรือสำเภา เจ้าหน้าที่จีนจะยอมให้เข้าได้

ภายหลังเห็นว่าเป็นความลำบาก จึงต่อเรือชนิดพันทาง หัวเรือเป็นสำเภาท้ายเรือเป็นกำปั่น เสาใบกลางเป็นเสาใบสำเภา แต่ก็ลำบากอีก จึงเปลี่ยนเสากลางเป็นเสาใบกำปั่น เรือกำปั่นพันทางนี้เรียกว่า กำปั่นบ๊วย

สำเภาที่เห็นกันอยู่อยู่ทุกยันนี้เป็นสำเภาแบบไหหลำ ไม่เหมือนกับสำเภาตามแบบที่มีอยู่ที่วัดยานนาวา ซึ่งมีรูปลักษณะดังต่อไปนี้

เรือสำเภาชนิดนี้ ตอนหัวเรือตรงที่แหวะออกเรียกว่า ปากปลา มีลูกกรงเป็นลายประแจจีนสำหรับยึดปากปลา สองข้างปักธงตะขาบข้างละอัน ดัดหัวเรือเข้ามาทั้งสองข้างเขียนเป็นตาเรือสีขาวดำ ตอนหน้าเรือปิดกระดาษตุ๊ยหลินมีตัวหนังสือจีน (อย่างที่ปิดไว้สองข้างประตูเรือน) ข้างหนึ่งเขียนว่า "เล่งเท้าแชกิมกั้ง" แปลว่า หัวมังกรงอกเขาทอง อีกข้างหนึ่งเขียนว่า "โหว์เค้าฮวดงิ้นเง้" แปลว่า ปากเสืองอกเขี้ยวเงิน ตอนหัวเรือด้านตัดถัดปากปลาลงไปทาสีพื้นแดง ตอนกลางมีตะปิ้งทำด้วยกระดานรูปปลายปากสิงโตสำหรับพาดปากปลา ใจกลางเจียนเป็นวงกลมทาสีขาว ข้างเรือทั้งสองข้างทำเป็นช่องสี่เหลี่ยมทาสีอิฐ มีช่องสี่เหลี่ยมเล็กทาสีขาวอยู่กลางช่องใหญ่และเป็นช่อง ๆ ตลอดไปตั้งแต่หัวถึงท้ายเรือ เว้นตอนกลางเรือแต่ค่อนไปทางท้ายหน่อยไว้ช่องหนึ่ง แหวะเป็นช่องทะลุสำหรับขึ้นลง ด้านล่างของช่องอยู่ปริ่มน้ำเพียงราโทเรือเรียกว่า ปอมิ้ง มีทั้งสองข้างเรือ และปิดกระดาษตุ๊ยหลินช่องละคู่ข้างหนึ่งว่า "ซุ่นฮวง ซุ่นจุ๊ย ซุ่นนั่งอี่" แปลว่า ตามลม ตามน้ำ ตามใจคน อีกข้างหนึ่งว่า "ติดใช้ ติดหลี ติดบ้วนกิม" แปลว่า ได้ทรัพย์ ได้กำไร ได้ทองหมื่น ตอนท้ายเรือยกเป็นดาดฟ้าสูง กั้นข้างเป็นลายสี่เหลี่ยมอย่างข้างเรือเหนือขึ้นไปมีลูกกรงเป็นซี่ ๆ ท้ายเรือทีเดียว ปักเนี้ยสั่ว (ร่มรูปเหมือนกรรชิง) คันหนึ่งอยู่ตรงกลาง สองข้างปักธงปลายแหลมข้างละคู่ ด้านท้ายเรือตัดแบนทาสีแดง มีวงกลมสีขาม ใต้วงกลมเป็นตัวหนังสือจีนบอกชื่อเรือ ถัดลงมาตอนเหนือน้ำเขียนเป็นรูปนกอินทรี แล้วจึงถึงหางเสือทำด้วยไม้เขลง ทิ่มลงไปดื้อ ๆ เอาเชือกหลายเส้นโยงรั้งไว้ไม่ให้จมน้ำต่ำลงไป แล้วมีเชือกอีกสองเส้นรั้งตอนล่างของหางเสือไม่ให้กระดกขึ้น เชือกสองเส้นนี้ลอดท้องเรือไปขึ้นทางหัวเรือ มีลูกประคำทำด้วยไม้สักเรียกว่า เลกโต๊ ร้อยเชือกตลอดไปเพื่อกันเพรียงกันเชือกขาด

เสาใบมีตอนหัวเสาหนึ่ง และตอนกลางอีกเสาหนึ่ง เสาใบทำด้วยไม้สัก มีปลอกเหล็กคาดเป็นเปลาะ ๆ แล้วมีไม้ประกับตามยาวราว 8 อัน เพื่อกันไม่ให้ใบเมื่อขันฉ้อขึ้นติดปลอกเหล็ก ตัวใบใช้เสื่อกระจูดเพราะกันหลายผืน แล้วมีไม้ไผ่เมืองจีนสามลำทาบตามใบเรียงกันขึ้นไปจนใช้เดินไต่ได้

เราสำเภาเข้า มักจะมาคราวละ 3-4 ลำ จอดอยู่แถวปากคลองโอ่งอ่าง แต่ล้ำไปทางทิศตะวันตก จอดเรียงกันเป็นสองแถวหันหัวไปทางปากน้ำ ถ้าเรือลำใดมาทีหลัง เรือลำที่จอดอยู่ก่อนจะมีคนไปยืนอยู่หัวเรือตีม้าล่อรับ 3 ลำ เรือที่กำลังเข้ามาก็ตีรับเช่นเดียวกัน ถึงคราวเปิดระวางเรือ ต้องมีพนักงานไป "เหยียบหัวตะเภา" เพื่อเจ้าพนักงานจะได้เลือกซื้อสินค้าที่ต้องการเสียก่อน และตามธรรมดาเรือก็มีของขวัญให้แก่ผู้เหยียบหัวตะเภา เสร็จแล้วจึงจะจัดการขายสินค้าได้ พวกลูกเรือมีสิ่งของเบ็ดเตล็ดต่าง ๆ ที่ซื้อเป็นสินค้าส่วนตัว ก็เอามาวางขายบนเรือ มีคนไปเลือกซื้อหากันอย่างสนุกสนาน คล้ายตลาดยี่สานเป็นเวลานานตั้งสองเดือน

ระหว่างที่เรือสำเภายังจอดอยู่จนกว่าจะถึงฤดูเรือออก ก็ต้องเข้าอู่ เพื่อซ่อมแซมสิ่งที่ชำรุดเสียหาย อู่สำเภานี้มีตลอดทางไปทางฝั่งซ้ายแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่ปากคลองผดุงกรุงเกษมตลอดไปจนถึงบางคอแหลม เพราะแม่น้ำตอนนี้เป็นท้องคุ้งสะดวกแก่การทำอู่ ตำบลที่เรียกว่า บ้านอู่เดียวนี้ก็คืออู่เรือสำเภานั่นเอง อู่นั้นใช้ขุดเป็นทางเข้าไปอย่างง่าย ๆ เมื่อเอาเรือเข้าอู่แล้วก็ปักซุงตอนปากอู่เอาดินถมอีกทีจนแน่ แล้วช่วยกันวิดน้ำออกซึ่งต้องใช้คนมาก อนึ่งเรือที่เข้าอู่นั้นไม่จำเป็นต้องเป็นเรือสำเภาเท่านั้น ย่อมใช้สำหรับเรือเง่ (เรือแบบญวน) และ เรืออื่น ๆ ด้วย"

อนึ่ง ในหนังสือ The Ship เขียนโดย Bjorn Landstrom มีกล่าวถึงประวัติของเรือชาติต่าง ๆ แต่โบราณกาลจนถึงยุคปัจจุบัน ได้กล่าวถึงรูปลักษณะของสำเภาจีนซึ่งมีหลายชนิดด้วยกัน เรือสำเภาอย่างที่จำลองไว้ที่วัดยานนาวานั้น มีรูปลักษณะคล้ายสำเภารบ (Fighting junk) ของจีนในสมัยคริสต์ศตวรรษที่ 19 เป็นเรือขนาดใหญ่มี 3 เสา ต่ออย่างมั่นคงแข็งแรง รูปลักษณะใกล้เคียงกับเรือสำเภาของเมืองฟูเจาในมณฑลฮกเกี้ยน สำเภาของจีนขนาดใหญ่ ๆ ที่ใช้เดินในทะเลลึก ส่วนใหญ่เป็นเรืออ้วนท้องแบน มีห้องกั้นน้ำเป็นตอน ๆ ไปตลอดลำ ดาดฟ้าของเรือปูแบนตลอดหัวจดท้าย แนวกลางลำเรือมีช่องลงห้องระวางสินค้าซึ่งเป็นห้องกั้นน้ำ ช่องลงนี้อยู่เรียงกันไปบนดาดฟ้า ที่ตอนท้ายเรือจัดเป็นที่อยู่ของนายเรือและลูกเรือ ตัวเรือทาสีฉูดฉาด โดยเฉพาะที่ตอนหัวเรือและท้ายเรือ ซึ่งเป็นหน้าตัด เขียนเป็นรูปแปลก ๆ เช่นที่หน้าตัดของหัวเรือเขียนเป็นรูปราหู (วาดภาพเป็นรูปหน้ากาก มีตา ปาก จมูก) ที่หน้าตัดของท้ายเรือ เขียนเป็นรูปนก Phoenix รูปมังกร และรูปโป๊ยเซียน อันเป็นเครื่องหมายแห่งความมีอำนาจความยิ่งใหญ่ และความร่ำรวย เรือทางอ่าวเปจีลีขนาดโตที่สุด ยาว 180 ฟุต กว้าง 30 ฟุต ในสำเภาขนาดใหญ่มีเรือสำปั้นไว้ใช้สอย 1-2 ลำ

---

(1) การตีม้าล่อในสำเภาจีนนั้นเป็นเครื่องหมายแสดงความยินดีต่อกัน และใช้ตีในเวลามีแขกผู้มีเกียรติมาเยี่ยมเรือ ขณะที่ขึ้นมาบนเรือและจะไปจากเรือด้วย

(2) จากราชกิจจานุเบกษาปี จ.ศ.1237 หรือ พ.ศ.2418

โดยที่การเดินเรือค้าขายของไทยเราได้มีมาแล้วแต่โบราณกาล เจ้าหน้าที่ฝ่ายกรมท่าก็ดี เจ้าหน้าที่ฝ่ายพระคลังสินค้าก็ดี ตลอดจนเจ้าหน้าที่ประจำเรือ ถือว่าเป็นขุนนางไทย หรือคนในราชการไทย จึงได้กำหนดวางอัตราเจ้าหน้าที่เหล่านี้ไว้ในทำเนียบราชการครั้งโบราณ กล่าวคือ ตำแหน่งใดมีบรรดาศักดิ์ชั้นใด ถือศักดินาเท่าใด ได้กำหนดไว้ดังนี้

ตำแหน่งกรมท่า

ออกญาศรีธรรมราช เดชะชาติอำมาตยานุชิต พิพิธรัตนราชโกษาธิบดี อภัยพิริยปรากรมพาหุ ตราบัวแก้ว นา 10,000

พระพิพัฒนโกษา ราชปลัดทูลฉลอง	นา	1,000
ขุนพินิจจัย ราชปลัดนั่งศาล	นา	800
ขุนรักษาสมบัติจำบำเรอศัก หลังฎีกาให้จ่าย	นา	800
ขุนราชอากรขอนิจราชการ บาญชีกลาง	นา	800
ขุนเทพราชสมุหอากร	นา	600
ขุนยิสารทรัพยากร สมุหบาญชี	นา	600
ขุนทิพโกษา	นา	800
ขุนธนรัตน ได้แจกเบี้ยหวัด	นา	600
ขุนหมื่นขึ้นแก่ขุนศรีอราชอากร 8 คน	นาคนละ	300
ขุนหมื่นขึ้นแก่ขุนเทพราช 13 คน	นาคนละ	300
ขุนสมบัติบดี กลองชนะสุดขุนหมื่น 4 คน	นาคนละ	600
ขุนแก้วอายัติ ทนายโกษา	นา	600
ขุนอักษร เสมียนตรา	นา	600
พระจุฬาราชมนตรี	นา	1,400
ขุนราชเศรษฐี ปลัดได้ว่าแขกประเทศชวา มลายู อังกฤษ	นา	800
หลวงราชมนตรีเจ้าท่าได้ว่าแขกประเทศอังกฤษ ญวน ฝรั่ง	นา	800
หมื่นพินิจวาที 1 หมื่นศรีทรงภูษา 1 หมื่นสัจวาที 1 หมื่นสำเร็จวาที 1 ล่าม 4 คน	นาคนละ	300
หมื่นทิพวาจา หมื่นเทพวาจา ล่ามอังกฤษ 2 คน	นาคนละ	300
หลวงนนทเกษ เจ้าท่าได้ว่าพราหมณ์เทศ	นา	800
หมื่นสัจวาจา หมื่นสัจวาที ล่าม 2 คน	นาคนละ	300
หลวงโชฎึกราชเศรษฐี เจ้ากรม	นา	1,400
หลวงเทพภักดี เจ้าท่าได้ว่าวิลันดา	นา	600
ขุนท่องสื่อ ขอนท่องสมุทร จีนล่ามนายอำเภอ 2 คน	นาคนละ	600
ขุนวรวาที ล่ามฝรั่งเศส	นา	300

ขุนราชาวดี ขุนรักษาสมุทร ล่ามกะปิตัน	นา	300
ขุนวิสุทสาคร ล่ามแปลนายสำเภาปากน้ำ	นา	400

(เจ้าหน้าที่ในสำเภาหลวง)

นายเรือปาก 4 วาขึ้นไป จีนแขกฝรั่งอังกฤษสำเภาใหญ่	นา	400
นายเรือปากกว้าง 3 วาเศษ	นา	200
จุ้นจู๊ นายสำเภา	นา	400
ต้นหนดูทาง, ล้าต้า บาญชีใกญ่ สำเภาใหญ่	นาคนละ	200
สำเภาน้อย	นาคนะล	100
ปั้นจู๊ ซ่อมแปลงสำเภา ไต้ก๋ง นายท้าย ซ้ายขวา	นาคนละ	80
ซินเต็งเถา บาญชีกลาง ซ้ายขวา, อาปัน กระโดงกลาง จงกว้า ใช้คนทั้งนั้น, เต็กข้อ ได้ว่าระวางบรรทุก อากึ่ง ช่างไม้สำเภา	นาคนละ	50
เอียวก๋ง บูชาพระ, ตั้วเลียว ว่าสายเลียวกับเสาท้าย, สำปั้นกับเสาหน้า ชมภู่, เท่าเต๊ง ว่าสมอ, ฮูเตี้ยว ทอดดิ่ง	นาคนละ	30
อิดเซียรลด, ยี่เซียรลด, สามเซียรลด, จับกะเถา กวาดสำเภา เบียปั้น จ่ายกับเข้า ซินเต็ง 18 คน ทนายจุ้นจู๊ ล้าต้า ปั้นจู๊ นายรอง 7 คน ได้ระวางคนละ 16 หาบ	นาคนละ	25

กรมพระคลังสินค้า

พระศรีพิพัฒรัตนโกษา	นา	3,000
หลวงรัตนโกษา	นา	800
ขุนพิบูลยสมบัติ	นา	600
ขุนสวัสดิโกษา	นา	600
หมื่นสมบัติบดี	นา	300
หมื่นธนรัตน	นา	300
ขุนคลัง ขุนศรีคงยศ เจ้ากรมคลังป่าจาก	นา	600
หมื่นพิทักษนาวา ปลัดกรม	นา	400
ขุนวิสูทสมบัติ เจ้ากรมคลังวังไชย	นา	600
หมื่นพิบูลยสมบัติ หมื่นไชยนาวา ปลัดกรม	นาคนละ	400

อัตราตำแหน่งต่าง ๆ ที่เทียบศักดินามาแล้ว เข้าใจว่าคงจะอนุโลมตามพระราชกำหนดกำหมายในสมัยสมเด็จพระบรมไตรโลกนาถ โดยได้มีการตรวจสอบแล้วปรับปรุงเพิ่มเติมใหม่ในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์รัชกาลที่ 1 เมื่อ พ.ศ.2347

อนึ่งเจ้าหน้าที่ประจำเรือสำเภานั้น ถือว่า จุ้นจู๊ เป็นผู้มีอาวุโสสูงสุดในเรือสำเภา จึงมีตำแหน่งเรียกว่า "นายสำเภา" มีหน้าที่ผิดกับนายเรือที่เรียกว่ากัปตันเพราะจุ้จู๊มีอำนาจสิทธิขาดในสินค้าทั้งหมดอีกด้วย จะซื้อจะขายด้วยราคาเท่าใดทำได้ตามที่เห็นสมควร แต่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการทั่วไปในเรือ ซึ่งตกเป็นหน้าที่ของ ฮ่อจ่างหรือต้นหน ล้าต้า มีหน้าที่ควบคุมบัญชีสินค้า พวกไต้ก๋งมีหน้าที่ถือท้าย ชินเต็งเถามีหน้าที่ทำบัญชีสินค้า เต็กข้อ มีหน้าที่จัดระวางบรรทุกสินค้า จงกว้าเข้าใจว่ามีหน้าที่อย่างสรั่ง จึงกล่าวว่าใช้คนได้ทั้งนั้น เอียวก๋ง มีหน้าที่เกี่ยวกับพิธีการต่าง ๆ ในเรือ ตั้วเลียว มีหน้าที่เกี่ยวกับสายเลียว และเสาท้าย ชมภู่ มีหน้าที่ทำครัว อิดเซียรลด ยี่เซียรลด สามเซียรลด มีหน้าที่ลดใบชักใบทั้งสามเสา จับกะเถามีหน้าที่เป็นหัวหน้า พวกกุลีชินเต็งคือพวกรับใช้ทั่ว ๆ ไป ตำแหน่งใดสูงต่ำกว่ากันอย่างใด เทียบได้ตามศักดินาที่กำหนดให้นี้

เอกสารหมายเลข 3:

เรื่องบัญชีเงินส่วยอากรสุราบ่อนเบี้ยสมภักษรและตลาดในปี จ.ศ.1171

---

๐ วัน-เดือน 5 จุลศักราช 1171 ปีมะเส็งเอกศก ข้าพระพุทธิเจ้าพระยาไชยสุรินทรวาที พระยาราชภักดี พระสุนทรพิมล พระไชยยศสมบัติ พระพระราชทานหางว่าวเงินส่วยสาอากรสุราบ่อนเบี้ยสมภักษรและอากรตลาด จำนวนผูกขาดขึ้นพระคลังมหาสมบัติ กรมพระราชวังบวร และเจ้าต่างกรม จำนวนปีมะเส็งเอกศกเป็นเงิน

พระคลังมหาสมบัติ สุรา กรุงเทพมหานคร 850 ชัง สุรานอกกรุงเทพมหานคร 1,171 ชั่ง 1 ตำลัง 2 บาท 1 เฟื้อง รวมกัน 1967 ชั่ง 1 ตำลึง 2 บาท 1 เฟื้อง

บ่อนเบี้ย 238 ชั่ง 7 ตำลึง 2 บาท

สมภักษร 135 ชั่ง 13 ตำลึง 3 บาท

ตลาด 108 ชั่ง 19 ตำลึง 2 บาท 2 สลึง 1 เฟื้อง

เรือจ้าง 4 ชั่ง 7 ตำลึง 2 บาท

ค่าน้ำ 416 ชั่ง 13 ตำลึง รวมทั้งหมด 2971 ชั่ง 1 ตำลึง 3 บาท 3 สลึง

กรมพระราชวังยกมา

สุรา 79 ชั่ง 4 ตำลึง

บ่อนเบี้ย 12 ชั่ง 18 ตำลึง

สมภักษร 38 ชั่ง 6 ตำลึง 3 บาท

ตลาด 66 ชั่ง 1 ตำลึง 2 บาท 2 สลึง

เรือจ้าง 2 ชั่ง 17 ตำลึง 2 บาท รวมกันด้วย 199 ชั่ง 7 ตำลึง 3 บาท 2 สลึง

กรมพระราชวังหลังยกมา

สุรา 2 ชั่ง 18 ตำลึง 2 สลึง

บ่อนเบี้ย 2 ตำลึง 5 สลึง

สมภักษร 10 ตำลึง 3 บาท 1 สลึง 1 เฟื้อง

ตลาด 5 ชั่ง 7 ตำลึง 3 บาท 1 เฟื้อง รวมกันเป็น 13 ชั่ง 18 ตำลึง 2 บาท 1 สลึง

กรมหลวงจักรเจษดายกมา

สุรา 6 ตำลึง 1 บาท

บ่อนเบี้ย 2 ตำลึง

สมภักษร 1 ชั่ง 18 ตำลึง 2 บาท 1 สลึง

ตลาด 1 ชั่ง 15 ตำลึง 2 บาท รวมกัน 4 ชั่ง 2 ตำลึง 1 บาท 1 สลึง

แหล่งที่มา : คัดจาก มูลนิธิพระบรมราชานุสรณ์พระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัยในพระบรมราชูปถัมภ์, จดหมายเหตุรัชกาลที่ 2. จ.ศ.1171-1173, 24 ก.พ.2513, กรุงเทพฯ.

กรมหลวงศรีสุนทรเทพยกมา

สุรา 5 ตำลึง

สมภักษร 3 ชั่ง 19 ตำลึง 1 บาท 1 เฟื้อง

ตลาด 1 ชั่ง 14 ตำลึง 3 บาท 3 สลึง 1 เฟื้อง รวม 5 ชั่ง 19 ตำลึง 1 บาท

กรมพระราชวังบวร

สุรา 264 ชั่ง 8 ตำลึง 3 บาท

บ่อนเบี้ย 3 ชั่ง 12 ตำลึง

สมภักษร 15 ชั่ง 3 ตำลึง 1 บาท 1 สลึง

ค่าน้ำ 30 ชั่ง

เรือจ้าง 1 ชั่ง รวมกัน 325 ชั่ง 5 ตำลึง 1 บาท

กรมหลวงพิทักษมนตรี

สุรา 10 ชั่ง

สมภักษร 3 ชั่ง 10 ตำลึง รวมเป็น 13 ชั่ง 10 ตำลึง

กรมหลวงเสนานุรักษ์

สุรา 57 ชั่ง

สมภักษร 4 ชั่ง 5 ตำลึง 1 บาท

ตลาด 16 ตำลึง

ค่าน้ำ 7 ชั่ง รวมเป็น 68 ชั่ง 1 ตำลึง 1 บาท

กรมหลวงเทพวดี

สุรา 3 ตำลึง

สมภักษร 1 ชั่ง 2 บาท

ตลาด 6 ชั่ง 14 ตำลึง 1 บาท 1 เฟื้อง รวมเป็น 7 ชั่ง 17 ตำลึง 3 บาท 1 เฟื้อง

กรมขุนอิศรานุรักษ์

ตลาด 2 ชั่ง 2 บาท

กรมขุนกษัตรานุชิต

สมภักษร 4 ชั่ง

ตลาด 6 ชั่ง 5 ตำลึง รวม 10 ชั่ง 5 ตำลึง

เจ้าฟ้าในกรมพระศรีสุดารักษ์ 2 องค์ (องค์เก่า)

สุรา 1 ตำลึง 2 บาท

บ่อนเบี้ย 2 ตำลึง 2 บาท

สมภักษร 1 ชั่ง 2 ตำลึง 3 บาท

ตลาด 1 ชั่ง 16 ตำลึง 1 เฟื้อง รวมเป็น 2 ชั่ง 2 ตำลึง 3 บาท 1 เฟื้อง

องค์ใหม่

สมภักษร 1 ชั่ง 14 ตำลึง 2 บาท 1 เฟื้อง

ตลาด 5 ตำลึง 2 บาท รวม 2 ชั่ง 1 เฟื้อง

รวมเงินทุกกรมด้วยกันดังนี้

สุรา 2381 ชั่ง 8 ตำลึง 2 บาท 1 สลึง

บ่อนเบี้ย 255 ชั่ง 5 ตำลึง

สมภักษร 215 ชั่ง 31 ตำลึง 1 บาท 1 สลึง 1 เฟื้อง

ตลาด 312 ชั่ง 17 ตำลึง 1 เฟื้อง

เรือจ้าง 8 ชั่ง 5 ตำลึง

ค่าน้ำ 453 ชั่ง 13 ตำลึง รวมยอดทั้งสิ้น 3626 ชั่ง 10 ตำลึง 3 บาท 2 สลึง 1 เฟื้อง

วัน 6 ค่ำ ปีมะเส็งเอกศก พระไชยสุรินทรวาที พระยาราชภักดี นั่งว่าราชการ ณ พระคลังมหาสมบัติ สั่งต่อหน้าพระไชยยศสมบัติ ขุนพรศักดิ์เอาเงินขึ้นอยู่ในกรมหลวงศรีสุนทรเทพเป็นเงินสุรา 5 ตำลึง ภักษร 3 ชั่ง 19 ตำลึง 1 บาท 1 สลึง ตลาด 1 ชั่ง 14 ตำลึง 3 บาท 3 สลึง 1 เฟื้อง รวม 5 ชั่ง 19 ตำลึง 1 บาท ครั้นนิพพานยกมาขึ้นอยู่พระคลังมหาสมบัติตามเดิม ได้งบหางว่าวงวดถวายเปีมะเส็งเอกศกแล้ว บัดนี้ทรงยกพระราชทานให้สมเด็จพระลูกเธอเจ้าฟ้ากรมหลวงเทพวดีแต่ปีมะเส็งเอกศกไป แลเงินงวดขึ้นพระคลังมหาสมบัติในจำนวนปีมะเส็งนั้นขาดไม่ถึงเดิมยื่น 5 ชั่ง 19 ตำลึง 1 บาท ด้วยยกไปกรมหลวงเทพวดีในนี้ฯ

๐ อากรสุรากรุงเทพฯ ชลรี และสมุทบุรปราการ ลิบเงินเป็นพระศรีราชอากรทำปีละ 10 ชั่ง ส่งเงินปีละ 4 งวด ขึ้นพระคลังมหาสมบัติ 850 ชั่ง กรมพระราชวังบวร 110 ชั่ง กรมหลวงเสนานุรักษ์ 30 ชั่ง กรมหลวงพิทักษ์มนตรี 10 ชั่ง รวม 1000 ชั่ง คิดแต่วันขึ้น 1 ค่ำ เดือน 5 ปีมะเส็งเอกศก ถึงงวดส่งเงิน ณ วันแรม 15 ค่ำ เดือน 7 ปีมะเส็งเอกศก พระคลังมหาสมบัติงวดละ 212 ชั่ง 10 ตำลึง

๐ อากรสุรากรุงเก่า เมืองพรม เมืองอิน เมืองสิงห์ เมืองสระบุรี เมืองลพบุรี เมืองสวรรคบุรี เมืองอ่างทอง หลวงศิริพิรม ขุนบาลสมบัติ รับทำปีละ 380 ชั่ง ส่งเงินปีละ 3 งวด ขึ้นพระคลังมหาสมบัติ 303 ชั่ง กรมพระราชวังบวร 62 ชั่ง กรมหลวงเสนานุรักษ์ 15 ชั่ง รวม 380 ชั่ง คิดแต่วันขึ้น 1 ค่ำ เดือน 5 ปีมะเส็งเอกศก งวดวันแรม 15 ค่ำเดือน 8 ส่งปีมะเส็งงวดละ 101 ชั่ง

๐ อากรสุรา เมืองสมุทรสงคราม ราชบุรี และเมืองกาญจนบุรี นายบุญรอดรับทำปีละ 185 ชั่ง ส่งปีละ 3 งวดขึ้นพระคลังมหาสมบัติ 155 ชั่ง กรมพระราชวังบวร 30 ชั่ง รวม 185 ชั่ง คิดแต่วันขึ้น 1 ค่ำเดือน 5 ปีมะเส็งเอกศกถึงงวดส่งเงินแรม 15 ค่ำเดือน 8 ปีมะเส็งเอกศกงวดละ 51 ชั่ง 13 ตำลึง 1 บาท 1 สลึง 1 เฟื้อง

๐ อากรสุรา เมืองเพชรบุรี จีนบูเป็นขุนเทพอากรทำปีละ 80 ชั่ง ส่งเงินปีละ 3 งวด ขึ้นพระคลังมหาสมบัติ 69 ชั่ง กรมพระราชวัง 9 ชั่ง กรมหลวงเสนานุรักษ์ 2 ชั่ง รวม 80 ชั่ง คิดแต่วันขึ้น 1 ค่ำเดือน 5 ปีมะเส็งเอกศกงวดส่งเงินวันแรม 15 ค่ำเดือน 8 ปีมะเส็งเอกศก งวดละ 23 ชั่ง

๐ อากรสุราเมืองสุพรรณ นครไชยศรี และเมืองสาครบุรี พระอินอากร รับทำแต่งให้จีนโหกเป็นนายอากรทำปีละ 130 ชั่ง ส่งปีละ 3 งวด ขึ้นพระคลังมหาสมบัติ 104 ชั่ง กรมพระราชวังบวรใหม่ 19 ชั่ง กรมหลวงเสนานุรักษ์ 7 ชั่ง รวม 130 ชั่ง คิดแต่วันขึ้น 1 ค่ำ เดือน 5 ปีมะเส็งเอกศก ส่งเงินวันแรม 15 ค่ำ เดือน 8 ปีมะเส็ง ส่งงวดละ 34 ชั่ง 13 ตำลึง 1 บาท 1 สลึง 1 เฟื้อง

๐ อากรสุราเมืองฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี และเมืองนครนายก จีนยักเป็นหลวงภักดีอากรรับทำปีละ 40 ชั่ง ส่งเงินปีละงวด คิดแต่ ณ วันเดือนขึ้น 1 ค่ำ เดือน 5 ปีมะเส็งเอกศก ถึงงวดส่งเงิน ณ วันแรม 15 ค่ำเดือน 4 ปีมะเส็งเอกศก งวดละ 40 ชั่ง

๐ อากรสุราเมืองชลบุรี บางละมุง นายบุญคงรับทำปีละ 81 ชั่ง 12 ตำลึง 2 บาท ส่งเงินปีละ 3 งวด ขึ้นพระคลังมหาสมบัติ 62 ชั่ง 10 ตำลึง กรมพระราชวังบวร 14 ชั่ง 2 ตำลึง 2 บาท ขึ้นกรมหลวงเสนานุกรัษ์ 3 ชั่ง รวม 80 ชั่ง 2 บาท คิดแต่วันขึ้น 1 ค่ำเดือน 5 ปีมะเส็งเอกศก ถึงงวดส่งเงินวันแรม 15 ค่ำ เดือน 8 ปีมะเส็งเอกศก ส่งเงินงวดละ 20 ชั่ง 16 ตำลึง 2 บาท 2 สลึง 1 เฟื้อง

๐ อากรสุราเมืองจันทบูรณ์ พระยาจันทบูรณ์รับทำปีละ 200 ชั่ง ส่งปีละงวดขึ้นพระคลังมหาสมบัติ 157 ชั่ง กรมพระราชวังบวรนิพพานยกมา 43 ชั่ง รวม 200 ชั่ง คิดแต่ ณ วันขึ้น 9 ค่ำ เดือน 9 ปีมะโรงสำฤทธิศก ถึงงวดส่งเงินขึ้น 8 ค่ำเดือน 9 ปีมะเส็งเอกศก งวดเดียวส่งส่งเงินพระคลัง 157 ชั่ง วังหน้า 43 ชั่ง รวม 200 ชั่ง

๐ อากรสุราเมืองนครราชสีมา จีนเตียวเป็นขุนอินอากรรับทำปีละ 62 ชั่ง ส่งเงินอากรปีละงวด ขึ้นพระคลังมหาสมบัติ 39 ชั่ง 7 ตำลึง 2 บาท กรมพระราชวังบวรยกมา 19 ชั่ง 8 ตำลึง 2 บาท กรมพระราชวังหลังนิพานยกมา 2 ชั่ง15 ตำลึง 2 บาท กรมหลวงจักรยกมา 4 ตำลึง 1 บาท กรมพระราชวังบวรใหม่ 4 ตำลึง 2 บาท รวม 62 ชั่ง คิดแต่วันขึ้น 1 ค่ำ เดือน 5 ปีมะเส็งเอกศก ถึงงวดส่งเงิน ณ วันแรม 15 ค่ำเดือน 4 ปีมะเส็งเอกศก ส่งเงินคลัง 42 ชั่ง 7 ตำลึง 1 บาท วังหน้า 19 ชั่ง 8 ตำลึง 2 บาท รวม 61 ชั่ง 3 บาท

๐ อากรสุราเมืองพัทลุง นายศุกมหาดเล็กผู้ว่าราชการเมือง พระปลัดแน่งให้จีนลุนเสมียนทำอากรปีละ 9 ชั่ง ส่งปีละงวดขึ้นพระคลังมหาสมบัติ 7 ชั่ง 17 ตำลึง 2 บาท กรมพระราชวังบวรนิพพานยกมา 1 ชั่ง 2 ตำลึง 2 บาท รวม 9 ชั่ง คิดแต่วันขึ้น 1 ค่ำเดือน 5 ปีเอกศก ถึงงวดส่งเงิน วันแรม 15 ค่ำเดือน 4 ปีมะเส็งเอกศก ส่งเงินคลัง 7 ชั่ง 17 ตำลึง 2 บาท วังหน้า 1 ชั่ง 2 ตำลึง 2 บาท รวม 9 ชั่ง

เอกสารหมายเลข 4 :

Treaty of Friendship and Commerce between Her Majesty and the Kings of Siam.

Signed at Bangkok, April 18, 1855

(Ratifications exchanged at Bangkok, April 5, 1856)

Her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, and all its dependencies, and Their Majesties Phra Bard Somdetch Phra Paramendr Maha Mongkut Phra Chom Klau Chau Yu Hua, the first King of Siam, and Phra Bard Somdetch Phra Pawarendr Ramesr Mabiswaresr Phra Pin Klau Chau Yu Hua, the second King of Siam, desiring to establish upon firm and lasting foundations the relations of peace and friendship existing between the two countries, and to secure the best interests of their respective subjects, by encouraging, facilitating, and regulating their industry and trade, have resolved to conclude a Treaty of Amity and Commerce for this purpose, and have therefore named as their Plenipotentiaries, that is to say :

Her Majesty the Queen of Great Britain and Ireland, Sir John Bowring, Knight, Doctor of Laws, &c., &c. :

And Their Majesties the first and second Kings of Siam, his Royal Highness Krom Hluang Wonsa Dhiraj Snidh ; his Excellency Somdetch Chau Phaya Param Maha Bija-neate ; his Excellency Chau Phaya Sri Suriwongse Samuha Phra Kralahome ; and his Excellency Chaya, Acting Phra-Klang :

Who, after having communicated to each other their respective full powers, and found them to be in good and due form, have agreed upon and concluded the following articles :

แหล่งที่มา : คัดมาจาก สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี, <u>เอกสารของนายแฮรี ปากส์</u> (จากแฟ้มของนายแฮรี ปากส์ ณ กองเอกสาร กระทรวงการต่างประเทศอังกฤษ กรุงลอนดอน), กรุงเทพฯ 2521 หน้า 262-274.

ARTICLE 1

There shall henceforward be perpetual peace and friendship between Her Majesty the Queen of Great Britain and Ireland, and Her Successors, and Their Majesties the first and second Kings of Siam, and their successors. Al British subjects coming to Siam shall receive from the Siamese Government full protection and assistance to enable them to reside in Siam in all security, and trade with every facility, free from oppression or injury on the part of the Siamese : and all Siamese subjects going to an English country shall receive from the British Government the same complete protection and assistance that shall be granted to British subjects by the Government of Siam.

ARTICLE 2

The interests of all British subjects coming to Siam shall be placed under the regulation and control of a Consul, who will be appointed to reside at Bangkok : he will himself conform to, and well enforce the observance by British subjects of, all the provisions of this Treaty, and such of the former Treaty negotiated by Captain Burney in 1826, as shall still remain in operation. He shall also give effect to all rules or regulations that are now or may hereafter be enacted for the government of British subjects in Siam, the conduct of their trade, and for the prevention of violations of the laws of Siam. Any disputes arising between British and Siamese subjects shall be heard and determined by the Consul, in conjunction with the proper Siamese officers ; and criminal offences will be punished, in the case of English offenders by the Consul according to English laws, and in the case of Siamese offenders, by their own laws, through the Siamese authorities. But the Consul shall not interfere in any matters referring solely to Siamese, neither will the Siamese authorities interfere in question which only concern the subjects of Her Britannic Majesty.

It is understood, however, that the arrival of the British Consul at Bangkok shall not take place before the ratification of this Treaty, nor until ten vessels owned by British subjects, saling under British colours and with British papers, shall have entered the port of Bangkok for purposes of trade, subsequent to the signing of this Treaty.

ARTICLE 3

If Siamese in the employ of British subjects offend against the laws of their country, or if any Siamese having so offended or desiring to desert, take refuge with a British subject in Siam, they shall be searched for, and, upon proof of their guilt or desertion, shall be delivered up by the Consul to the Siamese authorities. In like manner, any British offenders resident or trading in Siam, who may desert, escape to, or hide themselves in, Siamese territory, shall be apprehended and delivered over to the British Consul on his requisition. Chinese, not able to prove themselves to be British subjects, shall not be considered as such by the British Consul, nor be entitled to his protection.

ARTICLE 4

British subjects are permitted to trade freely in all the seaports of Siam, but may reside permanently only at Bangkok, or within the limits assigned by this Treaty. British subjects coming to reside at Bangkok may rent land, and buy or build houses, but cannot purchase lands within a circuit of 200 sen (not more than four miles English) from the city walls, until they shall have lived in Siam for ten years, or shall obtain special authority from the Siamese Government to enable them to do so. But with the exception of this limitation, British residents in Siam may at any time buy or rent houses, lands, or plantations, situated anywhere within a distance of twenty-four hours' journey from the city of Bangkok, to be computed by the rate at which boats of the country can travel. In order to obtain possession of such lands or houses, it will be necessary that the British subject shall, in the first place, make application through the Consul to the proper Siamese officer ; and the Siamese officer and the Consul having satisfied themselves of the honest intentions of the applicant, will assist him in setting, upon equitable terms, the amount of the purchase money, will mark out and fix the boundaries of the property, and will convey the same to the British purchaser under sealed deeds. Whereupon he and his property shall be placed under the protection of the Governor of the district and that of the particular local authoritles ; he shall conform in ordinary matters, to any just directions given him by them, and will be subject to the same taxation that is levied on Siamese subjects. But if through negligence, the want of capital, or other cause, a British subject should fail to commence the cultivation or improvement of the lands so acquired with a term of three years from the date of receiving possession thereof, the

Siamese Government shall have the power of resuming the property, upon returning to the British subject the purchase money paid by him for the same.

ARTICLE 5

All British subjects intending to reside in Siam shall be registered at the British Cnsulate. They shall not go out to sea, nor proceed beyond the limits assigned by this Treaty for the residence of British subjects, without a passport from the Siamese authorities, to be applied for by the British Consul ; nor shall they leave Siam, if the Siamese authorities show to the British Consul that legitimate objections exist to their quitting the country. But within the limits appointed under the proceeding Article, British subjects are at liberty to travel to and from sealed by the proper Siamese officer, stating, in the Siamese character, their names, calling, and description. The Siamese officers at the Government stations in the interior may, at any time, call for the production of this pass, and immediately on its being exhibited, they must allow the parties to proceed; but it will be their duty to detain those persons who, by travelling without a pass from the Consul, render themselves liable to the suspicion of their being deserters: and such detention shall be immediately reported to the Consul.

ARTICLE 6

All British subjects visiting or residing in Siam shall be allowed the free exercise of the Christian religion, and liberty to build churches in such localities as shall be consented to by the Siamese authorities. The Siamese Government will place no restrictions upon the employment by the English of Siamese Subjects as servants, or in any other capacity. But wherever a Siamese subject belong or owes service to some particular master, the servant engages himself to a British subject without the consert of his master, may be reclaimed by him ; and the Siamese Government will not enforce an agreement between a British subject and any Siamese in his employ, unless made with the knowledge and consent of the master, who has a right to dispose of the services of the person engaged.

ARTICLE 7

British ships of war may enter the river, and anchor at Paknam, but they shall not proceed above Paknam, unless with the consent of the Siamese authorities, which shall be given where it is necessary that a ship shall go into dock for repairs. Any British ships of war conveying to Siam a public functionary accredited by Her Majesty's Government to the Court of Bangkok, shall be allowed to come up to Bangkok, but shall not pass the forts called Pong Phrachamit and Pit-patch-nuck, unless expressly permitted to do so by the Siamese Government; but in the absence of a British ship of war, the Siamese authorities engage to furnish the Consul with a force sufficient to enable him to give effect to his authority over British subjects, and to enforce discipline among British shipping.

ARTICLE 8

The measurement duty hitherto paid by British vessels trading to Bangkok under the Treaty of 1826, shall be abolished from the date of this Treaty coming into operation, and British shipping and trade will thenceforth be only subject to the payment of import and export duties on the goods landed or shipped. On all articles of import the duties shall be 3 per cent., payable at the option of the importer, either in kind or money, calculated upon the market value of the goods. Drawback of the full amount of duty shall be allowed upon goods found unsaleable and re-exported. Should the British merchant and the Custom house officers disagree as to the value to be set upon imported articles, such disputes shall be referred to the Consul and proper Siamese officer, who shall each have the power to call in an equal number of merchants as assessors, not exceeding two on either side, to assist them in coming to an equitable decision.

Opium may be imported free of duty, but can only be sold to the opium farmer or his agents. In the event of no arrangement being effected with them for the sale of the opium, it shall be re-exported, and no impost or duty shall be levied thereon. Any infringement of this regulation shall subject the opium to seizure and confiscation.

Articles of export from the time of production to the date of shipment, shall pay one impost only, whether this be levied under the name of inland tax, transit duty, or duty on exportation. The tax or duty to be paid on each article of Siamese produce previous to or upon exportation, is specified in the Tariff attached to this Treaty; and it is distictly

agreed that goods or produce which pay any description of tax in the interior, shall be exempted from any further payment of duty on exportation.

English merchants are to be allowed to purchase directly from the producer the articles in which they trade, and in like manner to sell their goods directly to the parties wishing to purchase the same, without the interference, in either case, of any other person.

The rates of duty laid down in the Tariff attached to this Treaty are those that are now paid upon goods or produce shipped in Siamese of Chinese vessels or junks; and it is agreed that British shipping shall enjoy all the privileges now exercised by, or which hereafter may be granted to, Siamese or Chinese vessels or junks.

British subjects will be allowed to build ships in Siam, on obtaining permission to do so from the Siamese authorities.

Whenever a scarcity may be apprehended, of salt, rice, and fish, the Siamese Government reserve to themselves the right of prohibiting, by public proclamation, the exportation of these articles.

Bullion, or personal effects, may be imported or exported free of charge.

ARTICLE 9

The Code of Regulations appended to this Treaty shall be enforced by the Consul, with the co-operation of the Siamese authorities; and they, the said authorities and Consul, shall be enabled to introduce any further regulations which may be found necessary, in order to give effect to the objects of this Treaty.

All fines and penalties inflicted for infraction of the provisions and regulations of this Treary shall be paid to the Siamese Government.

Until the British Consul shall arrive at Bangkok, and enter upon his function, the consignees of British vessels shall be at liberty to settle with the Siamese authorities all questions relating to their trade.

ARTICLE 10

The British Government and its subjects will be allowed free and equal participation in any privileges that may have been. or may hereafter be. granted by the Siamese Government to the Government or subjects of any other nation.

ARTICLE 11

After the lapse of ten years from the date of the ratification of this Treaty upon the desire of either the British of Siamese Governments, and on twelve months notice given by either party, the present and such portions of the Treaty of 1826 as remain unrevoked by this Treaty, together with the Tariff and Regulations hereunto annexed, or those that may hereafter be introduced, shall be subject to revision by commissioners appointed on both sides for this purpose, who will be empowered to decide on and insert therein such amendment as experience shall prove to be desirable.

ARTICLE 12

This Treaty, executed in English and Siamese, both versions having the same meaning and intention and the ratifications thereof having been previously exchanged, shall take effect from the sixth day of April in the year one throusand eitht hundred fifty-six of the Christian era, corresponding to the first day of the fifth month of the one thousand two hundred and eighteenth year of the Siamese civil era.

JOHN BOWRING.

(L.S.)

(Signatures and seals of the five Siamese Plenipotentiaries.)

General Regulations under which British Trade is to be conducted in Siam.

REGULATION 1

The master of every English ship coming to Bangkok to trade, must, either before or after entering the river, as may be found convenient, report the arrival of his vessel at the custom-house at Paknam, together with the number of his crew and guns, and the port from whence he comes. Upon anchoring his vessel at Paknam, he will deliver into the custody of the custom-house officers all his guns and ammunition; and a custom-house officer will then be appointed to the vessel, and will proceed in her to Bangkok.

REGULATION 2

A vessel passing Paknam withount discharging her guns and ammounition as directed in the foregoing regulation, will be sent back to Paknam to comply with its provisions, and will be fined 800 ticals for having so disobeyed. After delivery of her guns and ammunition, she will be permitted to return to Bangkok to trade.

REGULATION 3

When a British vessel shall have cast anchor at Bangkok, the master, unless a Sunday should intervene, will, within four and twenty hours after arrival, proceed to the British Consulate, and deposit there his ship's papers, bills of lading, &c., together with a true manifest of his import cargo; and upon the Consul's reporting these particulars to thee custom-house, permission to break bulk will at once be given by the latter.

For neglecting so to report his arrival, or for presenting a false manifest, the master will subject himself, in each instance, to a penalty of 400 ticals; but he will be allowed to correct within twenty-four hours after tlelivery of it to the Consul, and mistake he may discover in his manifest, without incurring the above-mentioned penalty.

REGULATION 4

A British vessel breaking bulk, and commencing to discharge before due permission shall be obtained, or smuggling either when in the river or outside the bar, shall be subject to the penalty of 800 ticals, and confiscation of the goods so smuggled or discharged.

RIGULATION 5

As soon as a British vessel shall have discharged her cargo, and completed her outward lading, paid all her duties, and delivered a true manifest of her outward cargo to the British Consul, a Siamese port-clearance shall be granted her on application from the Consul, who, in the absence of any legal impediment to her departure, will then return to the master his ship's papers, and allow the vessel to leave. A custom-house officer will accompany the vessel to Paknam; and on arriving there she will be inspected by the custom-house officers of that station, and will receive from them the guns and ammounition previously delivered into their charge.

REGULATION 6

Her Britannic Majesty's Plenipotentiary having knowledge of the Siamese language, the Siamese Government have agreed that the English text of these Regulations, together with the Treaty of which they form a portion, and the Tariff hereunto annexed, shall be accepted as conveying in every respect their true meaning and intention.

JOHN BOWRING

(L.S.)

(Signatures and seals of the five Siamese Plenipotentiaries.)

เอกสารหมายเลข 5

ประวัติกรมเจ้าท่า

เมื่อปีชวด พ.ศ. 2311 สมเด็จพระบรมราชาที่ 4(พระเจ้าตากสินมหาราช) ขึ้นครองราชสมบัติ และตั้งราชธานีขึ้นใหม่ที่กรุงธนบุรี เมื่อปราบปรามข้าศึกทั้งภายนอกและภายในจนบ้านเมืองสงบเรียบร้อยแล้ว พระองค์ได้ทรงส่งเสริมการค้ากับชาวต่างประเทศต่อไปอีก เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจของชาติให้ดีขึ้นด้วย ได้ทำการติดต่อค้าขายกับ จีน ชวา อินเดีย เขมร และญวน ความสัมพันธ์กับต่างประเทศคงมีแต่กับประเทศบ้านใกล้เรือนเคียงเท่านั้น เพราะเป็นระยะที่เพิ่งตั้งตัวและเป็นระยะที่ต้องทำศึกสงครามกับพม่าอยู่เสมอตลอดรัชกาลกิจการเจ้าท่าได้เริ่มขึ้นใหม่ในสมัยกรุงธนบุรีอีกวาระหนึ่ง พระเจ้ากรุงธนบุรีได้เริ่มตั้งท่าเพื่อดูแลตรวจตราบรรดา เรือแพ และเก็บเงินค่าธรรมเนียมเรือที่ไปมาค้าขาย และเรือที่เข้าออกใน ประเทศไทย

เจ้าท่า สมัยกรุงรัตนโกสินทร์เป็นราชธานี

สมเด็จพระรามาธิบดีที่ 1 พระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกได้ขึ้นเถลิงถวัลย์ราชสมบัติเป็นปฐมกษัตริย์ราชวงศ์จักรี เมื่อปีขาล จุลศักราช 1144 (พ.ศ. 2325) ทรงย้ายราชธานีมาตั้งทางฝั่งตะวันออกของลำน้ำเจ้าพระยาที่ตำบลบางกอก และทรงขนานนามราชธานีใหม่ว่ากรุงเทพมหานครฯ พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกก็ทรงมีพระราชธุระเกี่ยวแก่กิจการค้าขายทางเรืออยู่มาก แต่ประจวบกับเวลานั้นเป็นเวลาที่ทางยุโรปกำลังทำสงครามกันในสมัยพระจักรพรรดินโปเลียนที่ 1 ทางฝ่ายไทยเองก็ยังรบติดพันกับพม่าอยู่ การไปมาค้าขายติดต่อกับฝรั่งทางยุโรปจึงมีน้อย ในระยะนี้ได้เริ่มดำเนินการค้าขายทางเรือขึ้นใหม่อีกกับประเทศทางตะวันออกด้วยกัน เศรษฐกิจของประเทศในรัชกาลนี้ดีขึ้นกว่าสมัยกรุงธนบุรีเป็นราชธานี เนื่องจากในรัชกาลนี้มีพ่อค้าชาติต่าง ๆ เช่น อาหรับ อินเดีย ชวา มลายู จีน และญี่ปุ่น เข้ามาทำการค้าขายเป็นอันมาก ขามาก็บรรทุกสินค้าต่าง ๆ ซึ่งมีคนไทยและพ่อค้าอื่น ๆ ที่มาตั้งสถานีการค้าในประเทศไทยต้องการ เมื่อขายแล้วก็ซื้อสินค้าจากประเทศไทยออกไปขายตามประเทศใกล้เคียงและประเทศของตน

ตามจดหมายเหตุรายวันของทางราชการบันทึกไว้ว่า "สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าให้ขุนแกล้วกลางสมุทร บุตรเขยพระยานครศรีธรรมราชเดิม เป็นเจ้าพนักงานคุมเรือสำเภาหลวงไปค้าขายตามเมืองแขก และ เมืองจีน แต่มิใช่ตำแหน่งนายเรือเป็นตำแหน่งเจ้าพนักงานสินค้า (ตรงกับภาษาจีนแต้จิ๋วว่าจุ๋นจู๊) และทรงให้เลื่อนบรรดาศักดิ์เป็นที่พระวิเศษภาษาราชานุดิษฐการ พร้อมกันนี้ก็ทรงแต่งตั้งให้เป็นเจ้าท่าเมืองนครศรีธรรมราช เจ้าท่าเมืองนครศรีธรรมราชผู้นี้ปรากฏหลักฐานว่า มีความรู้พูดได้หลายภาษา เช่น ภาษาลังกา

แหล่งที่มา : คัดมาจาก กรมเจ้าท่า, ประวัติกรมเจ้าท่าและรายงานกิจการของหน่วยขุดลอกร่องน้ำ, งานกฐินพระราชทานของกรมเจ้าท่า พ.ศ. 2509 หน้า 12-29

ชะวา มลายู ฮินดู โปรตุเกส วิลันดา สามารถเจรจากับพ่อค้าวานิชชาวต่างประเทศได้เป็นอย่างดี สะดวกกับการบังคับท่าเรือ การเก็บภาษีอากรอย่างมาก นับว่าเป็นคนไทยคนแรกที่มีความรู้ความสามารถใช้ภาษาต่างประเทศได้ดีผู้หนึ่ง ซึ่งหาได้น้อยคนในสมัยนั้น

เมื่อสิ้นรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก พ.ศ. 2352 พระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัยได้ขึ้นเถลิงถวัลย์ราชสมบัติสืบสันติวงค์ต่อมารัชกาลนี้ได้มีการสงครามกับพม่า และ ญวน ทางราชการไทยได้ซื้อเรือกำปั่นมาใช้ในราชการ 2 ลำ ใช้เป็นกำปั่นหลวงบรรทุกสินค้าไปขายที่เมืองมาเก๊า และสิงคโปร์ และซื้อกระสุนดินดำจากเมืองมาเก๊า และสิงคโปร์มาใช้ในการกระทำสงครามปราบพม่าและญวนในรัชกาลที่ 2 นี้ พระบาทสมเด็จพระนั่ง-เกล้าเจ้าอยู่หัวเมื่อครั้งยังดำรงพระยศเป็นพระเจ้าลูกยาเธอกรมหมื่นเจษฎาบดินทร์ได้ว่าการกรมท่าและได้ทรงจัดการ การคลังของประเทศให้มีรายได้มากยิ่งขึ้นกว่าแต่กาลก่อน โดยขยายการค้าทางทะเลให้เจริญรุ่งเรือง ในระยะนี้สมเด็จเจ้าพระยามหาประยูรวงศ์ (ดิศ) เมื่อครั้งเป็นพระยาสุริยวงค์มนตรีก็ได้ช่วยราชการในกรมท่า จึงเป็นที่โปรดปรานและได้รับใช้ใกล้ชิดยุคคลบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าฯ มาแต่ครั้งกระนั้น เรือสินค้าจากต่างประเทศก็เข้ามาค้าขายกับประเทศไทยเพิ่มมากขึ้นตามลำดับ เพราะเหตุการณ์ภายในบ้านเมืองสงบราบคาบกว่าในรัชกาลก่อน พระคลังสินค้าก็มีผลกำไรเพิ่มขึ้น เนื่องจากรัฐบาลเพิ่มการผูกขาดซื้อสินค้าหลายอย่างเพิ่มขึ้น ในรัชกาลนี้เองอังกฤษได้ส่ง มาควิล เฮสติงส์ ผู้สำเร็จราชการเมืองอินเดียของอังกฤษมาเจรจาทางพระราชไมตรีการค้ากับไทย เพราะอังกฤษไม่ชอบวิธีการค้าของไทยมาตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยาเป็นราชธานี ในการที่ไทยวางกฎข้อบังคับไว้ว่า สินค้าทั้งปวงที่มาจากต่างประเทศต้อง ขายให้แก่รัฐบาลก่อน ถ้าเกินความต้องการของรัฐบาลจึงจำหน่ายขายปลีกได้อังกฤษต้องการให้ไทยเลิกการค้าแบบผูกขาดแต่การเจรจามิตกลงกันได้ และใน ปี พ.ศ. 2364 อังกฤษได้จัดส่ง จอห์น ครอเฟิด (John Crawford) เข้ามาอีกครั้งหนึ่งเป็นทูตมาเจริญสัมพันธไมตรี และต้องการจะเจรจาสัญญาทางการค้าขายกับไทยอังกฤษต้องการให้ไทยยกเลิกการค้าแบบผูกขาด การเก็บภาษี ส่วนลดจากสินค้าอย่างหนึ่ง เช่น ในสิบส่วนชักเอาไว้หนึ่งส่วน และเก็บภาษีตามขนาดปากเรือ แต่การเจรจาไม่เป็นผลสำเร็จไม่มีการทำสัญญากันเป็นพิเศษแต่ประการใด เพียงแต่ขออนุญาตให้พ่อค้าชาวอังกฤษเข้ามาค้าขายในราชอาณาจักรไทยเหมือนชาติอื่น ๆ เท่านั้น พอทูตอังกฤษกลับไปไม่ช้าอังกฤษก็เกิดรบพุ่งกับพม่า ประจวบกับพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัยเสด็จสวรรคตในปี พ.ศ. 2367 สมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จขึ้นคลองราชสมบัติสืบต่อมา

ในปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย ไทยได้ส่งกองทัพไปช่วยอังกฤษรบกับพม่า แต่ภายหลังมีข้อขัดแย้งกับอังกฤษจึงเลิกทัพกลับ รัชกาลพระบาทสมเด็จพระนั่งอยู่หัว ภายหลังที่อังกฤษเสร็จศึกแล้ว รัฐบาลอังกฤษทางอินเดียมาขอบคุณไทยโดย ลอร์ดแอมเฮิสต์ (Lord Amburst) ผู้สำเร็จราชการที่อินเดียแต่งให้เฮนรี เบอร์นี่ (Henry Burney) มาเจรจาทางพระราชไมตรีและตกลงทำสัญญาค้าขายกัน ในปี 2369 ไทยได้ทำสัญญาค้าขายกับอังกฤษโดยฝ่ายอังกฤษยอมให้ไทยเก็บค่าจังกอบตามขนาดระวางปากเรือ (Measurement Duty)

และฝ่ายไทยยินยอมให้เรือค้าขายอังกฤษเข้ามาค้าขายในราชอาณาจักรไทยได้สะดวกและในปี พ.ศ. 2376 ประธานาธิบดีแจคสัน (Jackson) และอเมริกาส่งเอ็ดมันต์ โรเบิร์ต (Edmund Roberts) เป็นทูตเข้ามาเจริญทางพระราชไมตรีและทำสัญญาค้าขายกับไทยเช่นเดียวกับที่ไทยทำกับอังกฤษ

ในรัชกาลที่ 3 พระยาสุริยวงศ์มนตรี (ดิศ) ได้เลื่อนตำแหน่งเป็นเจ้าพระยาพระคลังว่าการกรมท่าสืบแทนกรมหมื่นเจษฎาบดินทร์ และต่อมาก็ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้เจ้าพระยาพระคลัง (ดิศ) ว่าการกลาโหมด้วยอีกตำแหน่งหนึ่ง ทางราชการจึงเรียกท่านว่าเจ้าพระยาพระคลังว่าที่สมหพระกลาโหม ได้ว่าการกลาโหมและกรมท่าซึ่งเป็นตำแหน่งใหญ่ ทั้งสองตำแหน่งในเวลานั้น ยังมีข้าราชการชั้นผู้ใหญ่อีกท่านหนึ่งที่เกี่ยวกับกิจการของกรมท่ามาแต่เดิม คือ พระยาศรีพิพัฒรัตนราชโกษาธิบดี (ทัต) น้องเจ้าพระยาพระคลัง มีตำแหน่งเป็นจางวางพระคลังสินค้าซึ่งมีหน้าที่อำนวยการค้าหาเงินเข้าพระคลังด้วยการค้าทางทะเล ในสมัยนี้ไทยยังคงทำการค้าขายตามวิธีเดิม คือ มีพระคลังสินค้าผูกขาดการซื้อขายสินค้าบางอย่างและห้ามมิให้บุคคลอื่นทำการค้าที่ผูกขาด ทำให้ฝ่ายอังกฤษและอเมริกาไม่พอใจ ถือว่าการปฏิบัติไม่ถูกต้องตามสัญญาที่ได้ทำไว้ต่อกัน และเป็นการเก็บภาษีทางอ้อมแต่ฝ่ายไทยได้โต้แย้งไปว่าได้ปฏิบัติถูกต้องตามสัญญาแล้ว เพราะพ่อค้าจีนและพ่อค้าแขกก็ยังยินยอมมิได้โต้แย้งประการใด ฝ่ายอังกฤษและอเมริกาขอให้เปลี่ยนเป็นเสียค่าจังกอบปากเรือแทนฝ่ายไทยไม่ยินยอมและ โต้แย้งว่าสัญญาที่ทำไว้ต่อกันมิได้หมายความว่าจะยกเลิกการค้าขายของหลวง ซึ่งเรื่องนี้เป็นข้อโต้เถียงกันอยู่ตลอดมา ในปี พ.ศ. 2393 รัฐบาลอเมริกันได้ส่ง นายโจเซฟ บัลเลสติเอร์ (Joseph Ballestier) เป็นทูตเข้ามาขอแก้ไขสัญญาทางการค้าที่ได้ทำไว้กับฝ่ายไทยแต่การเจรจาไม่ตกลงกัน ฝ่ายไทยไม่ยินยอมให้แก่ไขสัญญาตามความต้องการและในปีเดียวกันนี้เอง รัฐบาลอังกฤษได้ส่ง เซอร์ เจมส์บรุ๊ค (Sir James Brooke) เป็นทูตเข้ามาเจรจาข้อแก้ไขสัญญาเช่นเดียวกับฝ่ายอเมริกาประจวบกับเวลานั้นพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงประชวรหนักใกล้จะสวรรคต จึงทรงมีกระแสพระราชดำรัสให้ขุนนางผู้ใหญ่เจรจาปรึกษาหารือกับ เซอร์ เจมส์ บรุ๊ค ทูตอังกฤษโดยลำพัง ผลที่สุดฝ่ายไทยไม่ยินยอมให้แก้ไขสัญญาเช่นเดียวกับที่ได้ปฏิเสธทูตอเมริกา เมื่อเซอร์เจมส์ บรุ๊คกลับไปแล้วได้เสนอให้รัฐบาลอังกฤษส่งเรือรบเข้ามาบังคับไทยให้แก้สัญญาซึ่งรัฐบาลอังกฤษเองก็คิดที่จะทำเช่นนั้นอยู่เหมือนกันแต่บังเอิญประเทศไทยเปลี่ยน รัชกาล พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จสวรรคต พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จขึ้นเถลิงถวัลย์ราชสมบัติ ในปี พ.ศ. 2394

การค้าและการเดินเรือในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเจริญรุ่งเรืองขึ้นมาก หลังจากที่ซบเซาลงไปตั้งแต่ปลายแผ่นดินสมเด็จพระนารายณ์มหาราช เศรษฐกิจของประเทศไทยในสมัยรัชกาลที่ 4 เจริญมั่งคั่งก็ด้วยการค้าขายเป็นสำคัญ และการค้าขายนั้นก็เป็นการค้าติดต่อกับนานาประเทศ นับเป็นครั้งแรกในสมัยรัตนโกสินทร์ที่ไทยได้ค้าขายติดต่อกับต่างประเทศอย่างกว้างขวางถึงเพียงนี้ และเหตุที่ไทยได้ผูกพันในด้านการค้าก็เนื่องมาจากการที่ไทยได้ทำสนธิสัญญากับประเทศต่าง ๆ เหล่านั้น ความเจริญรุ่งเรืองนานับประการ

จึงได้ตามมาเป็นขั้น ๆ ไป กิจการเดินเรือก็เจริญรุ่งเรืองเพราะในรัชกาลนี้มีบุคคลที่มีความสามารถในการเดินเรือและการต่อเรือ ได้แก่เจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์อัครมหาเสนาบดีกระทรวงกลาโหม ซึ่งชำนาญการต่อเรือกำปั่นมาตั้งแต่ยังเป็นหลวงนายสิบในรัชกาลที่ 3 และพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวก็ทรงโปรดการทหารเรือ ทรงต่อเรือรบและจัดการทหารเรือวังหน้าขึ้นด้วย ในสมัยนี้จึงเริ่มมีเรือกลไฟใช้เป็นเรือรบ และเรือพาหนะตั้งแต่ปีมะเมีย พ.ศ. 2401 เป็นต้นมา โดยใช้พวกอาสาจามเป็นพนักงานเดินเรือ พวกมอญเป็นทหาร (Marine) สำหรับเรือรบ พวกต้นกลฝึกคนไทยมาใช้ ส่วนการบังคับบัญชาในเรือรบ จ้างฝรั่งเป็นกัปตันและต้นหน ในรัชสมัยนี้จึงเป็นการเริ่มศักราชใช้เรือกลไฟในประเทศไทยด้วยความสามารถเล็งเห็นการไกลของเจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์ที่เห็นความสำคัญเกี่ยวกับเครื่องจักรกลจึงได้ส่งนายสมบุญ ออกไปศึกษาวิชาช่างกลเรือยังประเทศอังกฤษ เมื่อปี พ.ศ. 2397 เมื่อเรียนสำเร็จแล้วกลับมารับราชการในแผ่นดินพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้รับตำแหน่งหน้าที่ราชการสำคัญเป็นลำดับจนถึงได้เป็นผู้บังคับการโรงเรียนนายช่างกล และได้รับบรรดาศักดิ์เป็นพระชำนิกลการ

ในรัชกาลนี้ สมเด็จเจ้าพระยาบรมมหาประยูรวงศ์ ดำรงตำแหน่งอัครมหาเสนีบดี ผู้ใหญ่มีอายุมากแล้วจึงทรงกระกรุณาโปรดเกล้าให้บุตรชายของท่าน คือเจ้าพระยาทิพากรวงศ์ มหาโกษาธิบดี (ขำ) ช่วยว่าการกรมท่า และหัวเมืองฝ่ายตะวันออก

สำหรับปัญหาการเจรจาแก้สัญญาทางการค้าของรัฐบาลอังกฤษและอเมริกันที่ตกค้างมาตั้งแต่รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว ครั้นถึงรัชกาลพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงมีพระปรีชาญาณเล็งเห็นว่า เหตุการณ์ในอัศดงคตประเทศกำลังเปลี่ยนแปลงไปชาติตะวันตกกำลังล่าเมืองขึ้นทางตะวันออก หากไม่มีการโอนอ่อนผ่อนตามความต้องการของมหาประเทศตะวันตกบ้างแล้ว ก็อาจจะเกิดเหตุการณ์ทำนองเดียวกันกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นที่ประเทศจีนคือ ชาติตะวันตกจะส่งกองทัพมารุกรานบังคับให้ทำสัญญาที่เสียเปรียบ ยิ่งกว่านั้นยังต้องยกดินแดนบางส่วนให้แก่ชาติตะวันตกด้วย ด้วยเหตุผลดังกล่าวนี้ เมื่อรัฐบาลอังกฤษส่ง เซอร์ จอห์นบาวริ่ง (Sir John Bowring) ผู้สำเร็จราชการเมืองฮ่องกงเป็นราชทูตเข้ามาเจรจาขอเปลี่ยนแปลงแก้ไขสัญญาทางการค้าเมื่อปี พ.ศ. 2369 ฝ่ายไทยจึงตกลงยินยอมด้วย ต่อจากนั้นมา ประเทศทางตะวันตกและอเมริกาได้ส่งทูตเข้ามาเจรจาทำสัญญาทางการค้ากับไทยเป็นลำดับมาผลของสัญญาก็คือ ฝ่ายไทยยอมเลิกจังกอบระวางปากเรือที่เคยทำไว้กับอังกฤษเมื่อปี พ.ศ. 2369 เสีย โดยเก็บภาษีขาเข้าแทนสนธิสัญญานี้บังคับให้ไทยเก็บภาษีขาเข้าได้ในอัตราเพียงร้อยละ 3 ของราคาสินค้าขาเข้าเท่านั้น ส่วนสินค้าออกฝ่ายไทยเรียกเก็บได้อัตราที่กำหนดไว้ในพิกัดแนบท้ายสัญญา และในการเก็บภาษานี้ให้ฝ่ายไทยตั้งศุลกากร (Custom House) ขึ้นหรือที่เรียกว่า “โรงภาษีร้อยชักสาม” ยิ่งกว่านั้นฝ่ายไทยต้องยอมให้อังกฤษซื้อขายสินค้ากับราษฎรได้โดยตรงไม่ต้องผ่านพระคลังสินค้าต่อไป เมื่อไทยยินยอมแก้สัญญาทางการค้ากับประเทศอังกฤษแล้ว ชาติตะวันตกอื่น ๆ เช่น ฝรั่งเศส เดนมาร์ค โปรตุเกส เนเธอร์แลนด์ เยอรมัน สวีเดน นอร์เวย์ เบลเยี่ยม อิตาลี ออสเตรีย ฮังการี สเปญ รวมทั้งสหรัฐอเมริกาก็ส่งทูตมาเจรจาขอแก้สัญญา

ทางการค้าเช่นเดียวกับอังกฤษฝ่ายไทยต้องยินยอมทำสัญญา จึงเป็นอันว่าประเทศไทยถูกจำกัดอำนาจในการเรียกเก็บภาษีขาเข้ามาตั้งแต่ครั้งนั้น

แต่ เซอร์ จอห์น บาวริ่ง (Sir John Bowring) เข้ามาขอทำสัญญาเลิกวิธีการค้าแบบโบราณตั้งแต่นั้นมาก็ได้มีเรือค้าขายของประเทศต่าง ๆ เข้ามาในกรุงเทพเป็นจำนวนมากขึ้นเป็นลำดับ กิจการของกรมท่าก็เพิ่มพูนมากขึ้นเป็นเงาตามตัวจึงได้จัดงานของกรมท่าออกเป็น 3 ฝ่ายเรียกว่า กรมท่ากลาง กรมท่าซ้ายและกรมท่าขวา กรมท่ากลางมีหน้าที่เป็นกองกลางรับหน้าที่ส่วนใหญ่ในกิจการทั่วไป และติดต่อกับฝรั่งชาวยุโรป กรมท่าซ้ายติดต่อกับคนจีนและกรมท่าขวาติดต่อกับคนแขก และหน้าที่ชำระความของคนต่างชาติด้วย คนจีนขึ้นศาลกรมท่าซ้าย คนแขกขึ้นศาลกรมท่าขวา คนในบังคับกงศุลต่างประเทศ กงศุลของเขาตัดสินความเองแต่ภายหลังขึ้นศาลต่างประเทศและเมื่อมีเรือค้าขายเข้ามาในกรุงเทพฯ มากยิ่งขึ้น ก็จำเป็นจะต้องปรับปรุงกิจการฝ่ายเจ้าท่าให้เหมาะสมกับความเจริญของประเทศ อาทิ การท่าเรือ การนำร่อง การทำเครื่องหมายทางเรือ และการออกพระราชกำหนดกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือ ทางราชการจึงได้จัดหาฝรั่งชาวยุโรปมาช่วยราชการของกรมท่า ฝ่ายเจ้าท่าให้เป็นที่เรียบร้อยจึงได้ตกลงจ้างกัปตัน จอห์น บุช (John Bush) ชาวอังกฤษมาเป็นผู้ริเริ่มงานฝ่ายเจ้าท่าเพื่อให้ความสะดวกแก่บรรดาเรือค้าขายที่เข้ามาในท่าเรือของประเทศไทย ซึ่งนับวันมีแต่จะมากยิ่งขึ้นทุกที กัปตันบุชแรกเริ่มทำงานมีตำแหน่งเรียกว่า เจ้าท่า คนสมัยก่อนเรียกท่านว่า “หับประมาสะแตน” (ซึ่งเรียกเพี้ยนมาจากคำว่า “HARBOUR MASTER” ซึ่งหมายถึงเจ้าท่า) ขึ้นกับกรมท่ากลาง หน้าที่เจ้าท่าแบบหับประมาสะแตนนี้ไม่มีหน้าที่เกี่ยวกับการค้าหาเงินเข้าสู่ท้องพระคลัง กัปตันบุชเข้ามารับราชการในรัชกาลที่ 4 และได้ปฏิบัติราชการมีความชอบตลอดมาจนได้รับพระราชทานบรรดาศักดิ์เป็นพระยาวิสูตรสาครดิษฐ

พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงเล็งเห็นความสำคัญของกรมท่าและเพื่อส่งเสริมกิจการของกรมท่า จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สร้างตึกแบบสมัยใหม่ที่ท่าเตียนขึ้น 4 หลังเป็นที่ทำการกรมท่าสำหรับติดต่อกับต่างประเทศ 1 หลัง ส่วนที่เหลืออีก 3 หลัง ใช้เป็นที่พักแขกเมือง และที่พักฝรั่งที่มารับราชการในกรุงเทพฯ ในปี พ.ศ. 2396 โปรดให้กัปตันบุชจัดสร้างประภาคารขึ้นที่สันดอน ปากน้ำเจ้าพระยา เรียกว่า ประภาคารสันดอนและวางสามขาทุ่นเครื่องหมายร่องน้ำทางเดินเรือตั้งแต่ปากอ่าวแม่น้ำเจ้าพระยาไปตามชายฝั่งทะเลตะวันออกไปถึงเขตจังหวัดระยอง ในมลฑลจันทบุรี และกัปตันบุช รับราชการเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ดูแลรักษาประภาคารและเครื่องหมายการเดินเรือ

ในปี พ.ศ. 2400 เจ้าพระยาสุริยวงศ์มหาโกษาธิบดี ว่าที่พระคลังได้กราบบังคมทูลพระกรุณาต่อพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชการที่ 4 ว่าทุกวันนี้ได้มีเรือลูกค้าต่างประเทศเข้ามาค้าขายเป็นจำนวนมาก เรือใหญ่น้อยทอดสมอก้าวก่ายกันไม่เป็นอันดับ กัปตันเรือก็ลงเรือเล็กตีกรรเชียงเที่ยวขึ้นล่องในลำน้ำมิได้ขาด เกิดความขึ้นเพราะเรือโดนกันและความอื่น ๆ หลายอย่างจึงได้ขอพระราชทานพระราชบัญญัติไว้เป็นกฎหมายลำน้ำฉบับหนึ่ง พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงได้มีพระบรมราชโองการดำรัสว่า แต่กาลก่อนมาเรือลูกค้า

วานิชที่เข้ามาค้าขายในกรุงเทพฯ น้อย จึงไม่มีบทกฎหมายสำหรับเรือใหญ่ มีแต่ว่าด้วยเรือเล็กที่ขึ้นล่องในลำแม่น้ำ ในกาลนี้ลูกค้าในกรุงเทพฯ ได้สร้างเรือใบใหญ่ขึ้นมาก เรือค้าต่างประเทศเข้ามาค้าขายทวีจำนวนมากขึ้นทุกปี ถ้อยความในท้องน้ำก็เกิดขึ้นหลายชนิดหลายประการ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติว่าเรือใหญ่ 10 มาตรา เรือเล็ก 7 มาตรา แพโพงพาง และของลอยน้ำ 3 มาตรา ทางบก 4 มาตรา รวม 24 มาตราด้วยกัน กฎหมายดังกล่าวนี้นิยมเรียกขึ้น "กฎหมายท้องน้ำ" โดยเจตนารมณ์ของกฎหมายฉบับนี้ก็เพื่อวางระเบียบวิธีสำหรับการเดินเรือ การจอดเรือและการวางมาตรการต่าง ๆ เพื่อความสงบเรียบของบ้านเมืองซึ่งทั้งหมดเป็นบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการเจ้าท่าโดยเฉพาะดังจะเห็นว่าได้มีบทบัญญัติบังคับให้เรือที่จะเข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยาจะต้องให้เจ้าพนักงานด่านสมุทรปราการตรวจเสียก่อน ถ้ามีปืนและกระสุนดินดำให้นายเรือเอาปืน กระสุนดินดำมอบให้เจ้าเมืองสมุทรปราการเก็บรักษาไว้ และเมื่อถึงกรุงเทพฯ ก็ให้เจ้าท่าทราบก่อน สำหรับเรือที่แล่นออกจากกรุงเทพฯ ถ้ากัปตันเป็นชาวยุโรปก็ให้แจ้งต่อหลวงวิสูตรสาครดิษฐ์หับประมาสะแดนให้รู้ก่อน แล้วไปขอใบเบิก (PAKNAM PASS) จากเจ้าพนักงานโรงภาษี แต่เรือลูกค้าที่ชักธงจีนให้แก่เจ้าพนักงานกรมท่าซ้าย เรือที่ชักธงแขกให้บอกแก่เจ้าพนักงานกรมท่าขวาไปขอใบเบิกร่องจากเจ้าพนักงานโรงภาษีตามธรรมเนียม เมื่อเรือล่องถึงด่านสมุทรปราการให้แวะจอดทอดสมอเอาใบเบิกร่องแสดงต่อเจ้าพนักงานด่าน เมื่อเจ้าพนักงานด่านตรวจแล้วไม่มีเหตุขัดข้องจึงให้ล่องต่อไปได้ ถ้าเรือขึ้นล่องไม่แวะด่านทำให้ต่อสัญญาจะปรับไหมเป็นเงิน 900 บาท ตามนัยหนังสือสัญญาที่ว่าถ้าเรือเข้าปากน้ำหัวเมืองใด ๆ ให้ทอดสมอที่ด่านแล้วไปแจ้งต่อผู้สำเร็จราชการเมืองนั้น ๆ จะบังคับการใดให้ทำตามบังคับแห่งกฎหมายและข้อสัญญา ความสำคัญของท้องน้ำที่ตรงขึ้น ได้กำหนดอำนาจและหน้าที่ของเจ้าท่า ให้กำหนดที่จอดของเรือ ตรวจตราท้องน้ำมิให้กีดขวางการเดินเรือรับแจ้งเรือโดนกันแตกหัก ผู้คนล้มตาย เพื่อที่เจ้าท่าจะได้นำความไปบอกแก่ผู้ควรจะชำระคดี

ในสมัยที่พระยาวิสูตรสาครดิษฐ์ (กัปตันบุช) ดำรงตำแหน่งเป็นเจ้าท่านั้น พระราชบัญญัติและกฎหมายท้องน้ำ โดยได้ออกกฎหมายหลัก ว่าด้วยเรือใหญ่ถึง 10 มาตรา ซึ่งการที่ออกพระราชบัญญัติและกฎหมายเดินเรือดังกล่าวป้องกันเหตุเรือโดนกันและการท่าเรือในเขตน่านน้ำ โดยตลอดถึงแม่น้ำ ลำคลอง ทางเรือเดิน ทั้งเรือใหญ่และเรือเล็ก ส่วนที่เกี่ยวกับเครื่องหมายทางเดินเรือฝ่ายเจ้าท่าก็ได้ดำริจัดทำแล้ว เริ่มแต่สมัยรัชกาลที่ 4 ซึ่งในสมัยนั้นมีเรือสำหรับราชการฝ่ายเจ้าท่า เช่น เรือที่มีชื่อว่า "กรมท่า" ซึ่งพระยาวิสูตรสาครดิษฐ์ (กัปตันบุช) เจ้าท่าในขณะนั้นได้เป็นนายเรือเองในระยะแรกที่เริ่มรับเป็นเจ้าท่า ต่อมาก็ได้มีเรือราชการลำอื่น ๆ สำหรับงานเจ้าท่า เช่น เรือแกลดีส และเรือพระยม เป็นต้น สำหรับใช้สอยในราชการเกี่ยวกับกระโจมไฟ เครื่องหมายทางเรือแสดงร่องน้ำและที่ตื้นโดยทั่วไป ตลอดอ่าวไทย ทั้งฝั่งตะวันออก และฝั่งตะวันตก และตามฝั่งทะเลไทยด้านตะ วันตกของแปลงมลายู ภาคภูเก็ต

ในสมัยที่ กัปตันบุช หรือพระยาวิสูตรสาครดิษฐ์ เป็นเจ้าท่านั้น ตำแหน่งอยู่ในกรมพระคลังต่อมาก็ย้ายสังกัดเจ้าท่ามาขึ้นอยู่ในกระทรวงการต่าง ๆ ซึ่งเดิมมีชื่อเรียกว่า "กรมท่า" (Kromata)

ในปี พ.ศ. 2432 ได้ย้ายตำแหน่งจากกระทรวงการต่างประเทศ(กรมท่า)มาขึ้นอยู่กับกระทรวงโยธาธิการ พระยาวิสูตรสาครดิษฐ์ ยังคงดำรงเจ้าท่าอยู่ ครั้นเมื่อพระยาวิสูตรสาครดิษฐ์ชราภาพแล้ว ก็กราบถวายบังคมลาออกจากราชการรับพระราชทานบำนาญในกระทรวงโยธาธิการ ได้มีกัปตันเอ.อาร์.วิล. เป็นเจ้าท่าสืบแทนต่อมา และเมื่อกัปตัน วิล ถึงแก่กรรมในปี พ.ศ. 2438 ได้ยุบตำแหน่งเจ้าท่าลงเป็นตำแหน่งเวรท่า ขึ้นอยู่ในกรมโยธาธิการ และมีนายโยเกนชัน ชาวเดนมาร์คเป็นเวรท่า คือพนักงานตรวจตราลำแม่น้ำหาได้เรียกเจ้าท่าดังแต่ก่อนไม่

ครั้นต่อมาในรัชกาลที่ 5 พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาจุฬาลงกรณ์ พระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าให้ตั้งกรมเจ้าท่า และตั้งที่ทำการกรมเจ้าท่าขึ้นที่ตึกเจ๊สัวเส็ง ซึ่งตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาข้างตลาดน้อย ตรงข้ามปากคลองสาน (คือที่ตั้งกรมเจ้าท่าปัจจุบัน) และภายหลังได้ยกฐานะกรมโยธาธิการขึ้นเป็นกระทรวง และโปรดเกล้าฯ ให้เจ้าพระยาภาณุวงศ์มหาโกษาธิบดี (ท้วม) ว่าการกรมท่า ซึ่งคนในสมัยนั้นเรียกว่า "เจ้าคุณกรมท่า" ในปี พ.ศ. 2439 ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ยกฐานะเวรท่าขึ้นเป็นกรมเจ้าท่า และทรงแต่งตั้งให้หม่อมราชวงศ์พิณเป็นเจ้ากรมเจ้าท่า ซึ่งภายหลังได้เลื่อนเป็นหม่อมราชนิกูล เป็นหม่อมไพชยนตร์เทพ แล้วได้รับพระราชทานบรรดาศักดิ์เป็นพระยานาวาพลพยุหรักษ์ มีหลวงอนุพันดิษฐการ (เทียน ประทีปเสน) เป็นปลัดกรมเจ้าท่า กิจการงานของกรมเจ้าท่าสมัยนั้น ยังไม่มีการจดทะเบียนเรือ มีแต่การตรวจตราการเดินเรือและการรักษาลำน้ำและลำคลองต่าง ๆ เท่านั้น

ในปี พ.ศ. 2439 นี้เอง เมื่อได้ตั้งกรมเจ้าท่าขึ้นอยู่ในกระทรวงโยธาธิการแล้ว ได้มีการจัดการเดินเรือกลไฟเมล์ขึ้น ชื่อเรือกลไฟอัษฎงประเวศ รับบรรทุกสินค้า และขนส่งคนโดยสาร ระหว่างมณฑลกรุงเทพฯ ถึง มณฑลจันทบุรี

ในปี พ.ศ. 2444 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้หม่อมไพชยนตร์เทพไปรับราชการในกระทรวงทหารเรือ และโปรดเกล้าฯ ให้เลื่อนหลวงอนุพันธ์ดิษฐการ (เทียน ประทปเสน) ปลัดกรมขึ้นเป็นกรมเจ้าท่า มีพระยาอนุบาลดิษฐกรรม ซึ่งขณะนั้นยังเป็น นายเสน โกษะโยดม เป็นปลัดกรม และให้ย้ายสังกัดกรมเจ้าท่าไปขึ้นอยู่ในกระทรวงนครบาลภายหลังหลวงอนุพันธ์ดิษฐการได้เลื่อนบรรดาศักดิ์เป็นพระยาวิสูตรสาครดิษฐ์ เมื่อพระยาวิสูตรสาครดิษฐ์ป่วยรับราชการต่อไปไม่ได้ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระยาจ่าแสนบดี (สายโชติกเสถียร) มารักษาการแทนเจ้ากรมเจ้าท่า และเมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2458 กรมเจ้าท่าได้ถูกยกฐานะเป็นกรมชั้นอธิบดี ครั้นพระยาวิสูตรสาครดิษฐ์ถึงแก่อนิจกรรมลง จึงได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ แต่งตั้งให้พระยาจ่าแสนบดีเป็นอธิบดีกรมเจ้าท่าสืบต่อมา แล้วได้รับพระราชทานเปลี่ยนราชทินนามใหม่ เป็นพระยาวิสูตรสาครดิษฐ์ (สาย โชติกเสถียร)

ในปี พ.ศ. 2445 ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ย้ายหน้าที่การตรวจและการซ่อมคลองและปักหลักเขตคั่นคลอง ไปขึ้นอยู่ในกองตะเวนและกรมสุขาภิบาลกับได้ยกเลิกการเดินเรือเมล์ กรมเจ้าท่าคงมีหน้าที่ดูแลเสาธงสัญญาณและประภาคารทางทะเลฝั่งตะวันตกจนถึงจังหวัดสงขลา และตรวจตราบรรดาเรือแพที่เดินขึ้นล่องและจอดทอดสมอในลำแม่น้ำเจ้าพระยา

และในปี พ.ศ. 2448 ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ร.ศ. 124 (พ.ศ. 2448) โดยยกเลิกกฎหมายเดิมเสีย

สาระสำคัญในกฎหมายการเดินเรือในรัชกาลที่ 5 คือ

1. กำหนดเขตท่าที่จอดทอดสมอเรือต่าง ๆ ในกรุงเทพฯ เกาะสีชัง อ่างศิลา และสันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยา
2. กำหนดหน้าที่นายเรือที่จะนำเรือเข้าออกจากน่านน้ำไทย
3. กำหนดที่จอดเรือทางเดินเรือ
4. กำหนดการผูกเชือกลวดและเชือกใหญ่จากเรือกับฝั่ง ทุ่น และสำหรับผูกเรือ
5. กำหนดการทิ้งอับเฉพาะลงในลำน้ำที่เรือเดินได้และที่ทอดจอดเรือ
6. กำหนดเกี่ยวกับแพไม้ที่ขึ้นล่อง แพคนอยู่ เรือจับปลา และโพงพาง
7. กำหนดข้อบังคับป้องกันเรือโดนกัน และกฎของการหลีกเรือ
8. กำหนดข้อบังคับสำหรับการออกใบอนุญาตใช้เรือ การเซอร์เวย์เครื่องจักรเรือ
9. กำหนดข้อบังคับสำหรับเรือบรรทุกวัตถุอันตราย
10. กำหนดข้อบังคับสำหรับผู้นำร่อง
11. กำหนดข้อบังคับสำหรับการจ้าง และเลิกจ้างนายเรือ ต้นกล และเรือของเรือชาติไทย และกำหนดการสอบไล่เพื่อออกประกาศนียบัตร

ในปี พ.ศ. 2448 นี้เอง ได้เริ่มมีการปรับปรุงกิจการกรมเจ้าท่าขึ้นใช้ โดยยกเอางานบางส่วนจากกรมคลองเดิมมารวมกับกรมเจ้าท่า กรมเจ้าท่าจึงมีหน้าที่สำคัญในการรักษา ลำน้ำ ลำคลอง และกำหนดเขตท่าที่ทอดจอดเรือ หน้าที่กว้างขวางยิ่งขึ้น งานสำคัญที่ปรับปรุงขึ้นใหม่ก็คือ การจดทะเบียนและการขอใบอนุญาตสำหรับเรือที่ใช้อยู่ในมลฑณกรุงเทพฯ คือ พระนคร ธนบุรี สมทุรปราการ พระประแดง นนทบุรี ปทุมธานี ธัญญบุรี มีนบุรี การสอบความรู้ผู้นำนายเรือ ต้นกล และรองนายเรือ ฯลฯ และเป็นธุระในการว่าจ้าง หรือเลิกลูกเรือ หรือคนใช้สำหรับเดินเรือทะเล

ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 6 พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพระราชดำริว่าพระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2448 ซึ่งได้ตราขึ้นไว้แต่รัชกาลก่อนนั้นยังมีข้อบกพร่องอยู่หลายประการ สมควรจะได้แก้ไขเปลี่ยนแปลงใหม่ จึงได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ยกเลิกพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2448 ฉบับรัชกาลที่ 5 นั้นเสีย แล้วทรงตราพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ขึ้นใหม่ ซึ่งใช้บังคับอยู่จนทุกวันนี้ วิธียกร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ก็ใช้วิธีแก้ไขตัวบทในฉบับเดิมบ้าง แต่ส่วนมากดำเนินการตามหลักเดิมในฉบับรัชกาลที่ 5 และกำเนิดเดิมของกฎหมายการเดินเรือฉบับที่ 6 นี้ ได้ตราเป็นกฎหมายขึ้นโดยวิธีให้เจ้าหน้าที่รวบรวมข้อปฏิบัติงานที่ทำอยู่ แล้วส่งไปให้ผู้ร่างกฎหมายแก้ไข เมื่อเห็นว่าสิ่งใด ข้อใดควรรวบรวมขึ้นไว้เป็นบทบังคับในพระราชบัญญัติก็จัดรวบรวมส่งไปยังสำนักงานที่ปรึกษาราชการทั่วไป ซึ่งสมัยนั้น พระยากัลยาณไมตรี (Jens J.

Westengard) เป็นผู้จัดร่างต้นฉบับเป็นภาษาอังกฤษขึ้นก่อน เมื่อร่างเสร็จแล้ว พระยาไมตรีวิรัชชกิจ (ขณะนั้นยังเป็นพระยาบริรักษ์จตุรงค์) แปลเป็นภาษาไทย แล้วส่งให้กรมเจ้าท่าตรวจแก้เพื่อหาถ้อยคำใช้ให้เหมาะสมแก่ความหมายในทางปฏิบัติต่อไป

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ที่ใช้บังคับอยู่ทุกวันนี้ได้กำเนิดมาแต่ต้นฉบับภาษาอังกฤษ แล้วมาแปลเป็นภาษาไทยอีกทอดหนึ่ง นอกจากนี้ในปี พ.ศ. 2456 ยังได้ตราพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน วางบทกำหนดว่าด้วยการใช้โคมไฟ เสียงสัญญาณต่าง ๆ ที่ต้องใช้เวลามีหมอก ฯลฯ การถือท้ายเรือในทะเล เสียงสัญญาณต่าง ๆ ที่ใช้เมื่อพบกับกฎการหลีกเรือและข้อบังคับและการปฏิบัติในการเดินเรือเพื่อป้องกันการโดนกันสำรหับเรือในท่าเรือทุกแห่งในน่านน้ำไทย

และในปี พ.ศ. 2456 นี้เอง พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 ได้ทรงพระราชบัญญัติป้องกันการหลบหนีของลูกเรือจากหน้าที่ในเรือและยังมีผลใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันนี้ พระราชบัญญัติฉบับนี้ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 ทรงร่างด้วยพระองค์เองภายในระยะเวลาอันสั้น เพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมายอังกฤษและการที่พระองค์ท่านทรงรับเป็นธุระเรื่องการนี้ด้วยพระองค์เองก็เพื่อสนองความต้องการของฝ่ายอังกฤษ โดยถือหลักถ้อยที่ถ้อยปฏิบัติ และผลทางการเมืองระหว่างประเทศไทยกับประเทศอังกฤษด้วย

และในปี พ.ศ. 2456 ทางราชการได้ยกกระทรวงนครบาลซึ่งกรมเจ้าท่าสังกัดอยู่ไปสังกัดรวมกับกระทรวงมหาดไทย จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2472 ได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้พระยาวิสูตรสาครดิษฐ์ อธิบดีกรมเจ้าท่าออกจากราชการรับบำนาญ และทางราชการได้ลดฐานะกรมเจ้าท่า ซึ่งเป็นกรมชั้นอธิบดีลงมาเป็นกรมชั้นเจ้ากรมอีกครั้งหนึ่ง และได้ย้ายไปอยู่ในสังกัดสมุหพระนครบาล และได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้พระยาสาครวิสัย (หม่อมหลวง เป้า อิศรางกูร) เป็นกรมเจ้าท่า_โดยมีพระยาอนุบาลดิษฐกรรมเป็นปลัดกรมอยู่ตามเดิม เมื่อประมาณปี พ.ศ.2474 พระยาอนุบาลดิษฐกรรม ปลัดกรมเจ้าท่าออกจากราชการเพื่อรับบำนาญได้โปรดเกล้าฯ ให้ พระบำรุงนาวา (ชุบ สุนทรสารทูล) สมุหบัญชีใหญ่กรมเจ้าท่าเลื่อนขึ้นเป็นปลัดกรมเจ้าท่า แต่อยู่ในราชการได้ไม่นานก็ถึงแก่กรรม จึงได้โปรดเกล้าฯ ให้นายพิชย์ เตชะคุปต์ ข้าราชการในสมุหพระนครบาลมาเป็นปลัดกรมเจ้าท่า โดยมีพระยาสาครวิสัย เป็นเจ้ากรมเจ้าท่าอยู่ตลอดมาจนกระทั่งปี พ.ศ. 2475

ในปี พ.ศ. 2475 พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชการที่ 7 ได้ขึ้นเสวยราชสมบัติได้ไม่นานก็มีการเปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบอบสมบูรณาญาสิทธิราช เป็นการปกครองระบอบประชาธิปไตย ได้โปรดเกล้าฯ ให้พระยาสาครวิสัย เจ้ากรมเจ้าท่าออกจากราชการเพื่อรับบำนาญและได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้ นายพีชย์ เตชะคุปต์ ปลัดกรมเจ้าท่ารักษาการในตำแหน่งเจ้ากรมเจ้าท่าอีกตำแหน่งหนึ่ง แต่ต่อมาไม่นานโปรดเกล้าฯ ให้พลเรือตรีพระยาศรยุทธเสนี นายทหารเรือจากกองทัพเรือมาเป็นเจ้ากรมเจ้าท่าและได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้ย้ายสังกัดกรมเจ้าท่ามาขึ้นสังกัดในกระทรวงเศรษฐการ พลเรือตรี พระยาศรยุทธเสนี ดำรง

ตำแหน่งเจ้ากรมเจ้าท่าตลอดมาจนกระทั่งถึง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2477 ได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้พลเรือตรีพระยาศรยุทธเสนี ไปดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐการ แต่ก่อนไปดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีได้ดำเนินการยกฐานะกรมเจ้าท่าจาก กรมชั้นเจ้ากรมเป็นกรมชั้นอธิบดี และไม่มีตำแหน่งปลัดกรมอีกต่อไป มีตำแหน่งเลขานุการกรม แทน โดยมีขุนสกลสารรักษ์ (แช จุฑะศรี) ดำรงตำแหน่งเลขานุการกรม ตำแหน่งอธิบดีกรมเจ้าท่าจึงได้ว่างลงอีกวาระหนึ่ง

ตั้งแต่ พลเรือตรี พระยาศรยุทธเสนี เจ้ากรมเจ้าท่าได้รับพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ไปดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐการและก่อนไปดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐการ ได้ยกฐานะกรมเจ้าท่าเป็นกรมชั้นอธิบดีแล้ว ตำแหน่งอธิบดีกรมเจ้าท่าจึงได้ว่างลง ต่อจากนั้นจนกระทั่งทุกวันนี้ได้มีพระบรมราชโองการแต่งตั้งให้ข้าราชการดำรงตำแหน่งอธิบดีกรมเจ้าท่าดังต่อไปนี้

1. ระหว่างวันที่ 26 กันยายน พ.ศ. 2477 ถึงวันที่ 21 เมษายน พ.ศ. 2478 นาวาเอก พระชำนาญนาวากล หัวหน้านายช่างตรวจเรือ กรมเจ้าท่าได้รับการแต่งตั้งให้รักษาการในตำแหน่งอธิบดีกรมเจ้าท่าอีกตำแหน่งหนึ่ง โดยมีขุนสกลสารารักษ์ เป็นเลขานุการกรม เมื่อวันที่ 21 เมษายน พ.ศ. 2478 จึงได้กลับไปดำรงตำแหน่งหัวหน้านายช่างตรวจเรือตามเดิม

2. วันที่ 22 เมษายน พ.ศ. 2478 นาวาเอก หลวงสินธุสงครามชัย เสนาธิการทหารเรือได้รับแต่งตั้งให้มาดำรงตำแหน่งอธิบดีกรมเจ้าท่าอีกตำแหน่งหนึ่งและได้มาบริหารงานในกรมเจ้าท่าอยู่เพียงถึง วันที่ 27 เมษายน พ.ศ. 2478 จึงได้รับคำสั่งให้ไปปฏิบัติราชการ ณ ประเทศญี่ปุ่น ในหน้าที่ราชการของกองทัพเรือและขณะที่ นาวาเอก หลวงสินธุสงครามชัย ปฏิบัติราชการอยู่ ณ ประเทศญี่ปุ่นก็ได้มีพระบรมราชโองการแต่งตั้งให้เป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงธรรมการ แม้จะกลับจากราชการต่างประเทศแล้วก็ไม่ได้มาบริหารงานในกรมเจ้าท่าอีกต่อไป

3. ระหว่างที่ นาวาเอก หลวงสินธุสงครามชัย อธิบดีกรมเจ้าท่าไปราชการ ณ ประเทศญี่ปุ่น ทางราชการได้แต่งตั้ง นาวาโท พระภารสมุทร เจ้าพนักงานนำร่องรักษาการแทนอธิบดีกรมเจ้าท่า ตลอดมาจนกระทั่งถึงวันที่ 19 พฤษภาคม พ.ศ. 2479 ได้โปรดเกล้าฯ แต่งตั้งให้ นาวาโท พระภารสมุทร ดำรงตำแหน่งอธิบดีกรมเจ้าท่า มีขุนสกลสารารักษ์ ดำรงตำแหน่งเลขานุการกรม ต่อมาขุนสกล สารารักษ์ เลขานุการกรมครบเกษียณอายุออกจากราชการเพื่อรับบำเหน็จบำนาญทางราชการจึงได้แต่งตั้งให้ นาวาตรี ตรณี กาญจนะจูฑะ หัวหน้าเจ้าพนักงานตรวจท่า ดำรงตำแหน่งผู้ช่วยอธิบดี ภายหลังได้เลื่อนชั้นเป็นข้าราชการพลเรือนชั้นพิเศษ และมีพระบรมราชโองการแต่งตั้งให้เป็นรองอธิบดีกรมเจ้าท่า

เอกสารหมายเลข 6

การเดินเรือค้าขายไทยสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ ตอนที่ 2

ต่อไปนี้จะได้กล่าวถึงเรื่องของเจ้าท่าต่อไปอีก ในสมัยที่ฝรั่งได้มาขอทำสัญญาทางพระราชไมตรี เพื่อขอแก้ไขวิธีการค้ากับประเทศไทย นับตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 2 เป็นต้นมา โดยมีจอห์นครอเฟิด เป็นทูตอังกฤษเข้ามาเจรจาเป็นคนแรกเมื่อปี พ.ศ. 2365 แต่ต่อมาในปี พ.ศ.2369 ก็มีร้อยเอก เฮนรี่เบอรนี เข้ามาเจรจาสัญญาทางพระราชไมตรีและการค้าอีก ทั้งสองคนแรกนี้มาในนามของผู้สำเร็จราชการอินเดีย จากนั้นก็ได้มีเรือค้าขายของต่างประเทศเข้ามาในกรุงเทพฯ เป็นจำนวนมากขึ้น ทางฝ่ายสหรัฐอเมริกาก็ขอเข้ามาทำสัญญาเช่นเดียวกับฝ่ายอังกฤษเหมือนกัน จนถึงสมัยรัชกาลที่ 4 เสอร์จอห์นโบว์ริง ผู้ว่าราชการเมืองฮ่องกง ได้เป็น ราชทูตในนามของกรุงอังกฤษเข้ามาขอทำสัญญาทางพระราชไมตรีและการค้ากับประเทศไทยเมื่อปี พ.ศ. 2398 การตกลงทำสัญญากันครั้งนี้เป็นอันยกเลิกวิธีการค้าแบบโบราณโดยสิ้นเชิงเป็นลำดับ กิจการของกรมท่าก็เพิ่มพูนมากขึ้นเป็นเงาตามตัว จึงได้จัดงานของกรมท่าออกเป็น 3 ฝ่าย เรียกว่ากรมท่ากลาง กรมท่าซ้ายและกรมท่าขวา กรมท่ากลางมีหน้าที่เป็นกองกลาง รับหน้าที่ส่วนใหญ่ในกิจการทั่วไปและติดต่อกับฝรั่งชาวยุโรป กรมท่าซ้ายติดต่อกับคนจีน และกรมท่าขวาติดต่อกับคนแขก กรมท่ามีหน้าที่ชำระความของคนต่างชาติด้วย กำหนดให้คนจีนขึ้นศาลกรมท่าซ้าย คนแขกขึ้นศาลกรมท่าขวา คนในบังคับกงสุลต่างประเทศ กงสุลของเขาร่วมตัดสินความด้วย แล้วภายหลังขึ้นศาลต่างประเทศ

เมื่อมีเรือค้าขายเข้ามาในกรุงเทพฯ มากยิ่งขึ้น ก็จำเป็นจะต้องปรับปรุงกิจการฝ่ายเจ้าท่าให้เหมาะสมกับความเจริญของประเทศ อาทิการท่าเรือ การนำร่อง การเครื่องหมายทางเรือ และการออกพระราชกำหนดกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือ ทางราชการจึงได้จัดหาฝรั่งชาวยุโรปมาช่วยราชการของกรมท่าฝ่ายเจ้าท่าให้เป็นที่เรียบร้อย จึงได้ตกลงว่าจ้างกัปตันจอห์นบุช ชาติอังกฤษมาเป็นผู้ริเริ่มงานฝ่ายเจ้าท่าเพื่อให้ความสะดวกแก่บรรดาเรือค้าขายที่เข้ามาในท่าเรือของประเทศไทย ซึ่งนับว่ามีแต่จะมากยิ่งขึ้น กัปตันบุชแรกเริ่มมีตำแหน่งเรียกว่า เจ้าท่า คนสมัยก่อนเรียกท่านว่า “หับประมาสะแตน” (Harbour Master) ขึ้นกับกรมท่ากลาง หน้าที่เจ้าท่าแบบหับประมาสะแตนนี้ ไม่มีหน้าที่เกี่ยวกับการค้าหาเงินเข้าสู่ท้องพระคลัง เจ้าท่าแบบใหม่จึงไม่เหมือนกับเจ้าท่าแบบชาห์บันดาร์สมัยกรุงศรีอยุธยาดังได้กล่าวมาแล้ว

กัปตันบุชเจ้าท่าตามระบบใหม่ได้เข้ามารับราชการในเมืองไทยสมัยรัชกาลที่ 4 ได้ปฏิบัติหน้าที่ราชการมีความชอบตลอดมา จนได้รับพระราชทานบรรดาศักดิ์เป็นหลวงและพระยาวิสูตรสาครดิฐ งานแรกเริ่มของท่าก็คือในปี พ.ศ. 2396 ได้โปรดเกล้าฯ ให้กับปตันบุช

แหล่งที่มา : คัดจาก พลเรือตรีแชน ปัจจุสานนท์ “ประวัติการทหารเรือไทย” ในกองทัพเรือ พิมพ์ในโอกาสเสด็จพระราชดำเนินพระราชทานเพลิงศพ พลเรือเอกหม่อมเจ้าครรชิตพล อาภากร เมษายน 2509 หน้า 116-131

จัดการสร้างกระโจมไฟที่ปากน้ำเจ้าพระยา เพื่อสะดวกแก่การเดินเรือที่จะเข้ามาในกรุงเทพฯ และต่อมาก็ได้จัดการสร้างสามขาและทุ่นหมายทางเรือเดิน ตั้งแต่ปากน้ำเจ้าพระยาลงไปตามฝั่งทะเลตะวันออกจนถึงระยอง การนี้กัปตันบุชมีหน้าที่อำนวยการทำและดูแลรักษาโดยตลอด

ในปี พ.ศ. 2400 เมื่อครั้งเจ้าพระยาทิพากรวงศ์เป็นเจ้าพระยารวิวงศ์มหาโกษาธิบดี ว่าที่พระคลัง กัปตันบุชได้มีตำแหน่งเป็นเจ้าท่า ได้มีการออกกฎหมายท้องน้ำ โดยมีคำปรารภว่าไว้ดังนี้

"..........เจ้าพระยารวิวงศ์มหาโกษาธิบดี ว่าที่พระคลังกราบบังคมทูลพระกรุณาว่า ทุกวันนี้เรือลูกค้าเมืองต่างประเทศเข้ามาค้าขายมาก เรือใหญ่ทอดก้าวก่ายกันไปไม่เป็นอันดับกัน แลกัปตันนายเรือก็ลงเรือเล็กตีกรรเชียงเที่ยวขึ้นล่องในแม่น้ำมิได้ขาด เกิดความขึ้นเพราะเรือโดนกันแลความอื่น ๆ เป็นหลายอย่าง ขอพระราชทานพระราชบัญญัติไว้เป็นกฎหมายสำหรับลำแม่น้ำฉบับหนึ่ง ถ้ามีความเกี่ยวข้องไปข้างน่าจะได้ตัดสินตามพระราชบัญญัติซึ่งโปรดไว้ จึงมีพระบรมราชโองการมา ณ พระบัณฑูรสุรสิงหนาทดำรัสเหนือเกล้าเหนือกระหม่อมว่าแต่ก่อนมาเรือลูกค้าวาณิช เข้ามาค้าขาย ณ กรุงเทพมหานครน้อย จึงไม่มีกฎหมายสำหรับเรือใหญ่ มีแต่ว่าด้วยเรือเล็กขึ้นล่องในลำแม่น้ำ ในการนี้ลูกค้าในกรุงเทพมหานคร ก็สร้างเรือใบใหญ่ขึ้นมาก เรือลูกค้าต่างประเทศก็เข้ามาค้าขายทวีมากขึ้นทุกปี จนถึงในปีที่ 7 ปีที่ 8 แห่งรัชกาลปัจจุบันนี้ เรือลูกค้าต่างประเทศมาในปีหนึ่ง ๆ ก็นับด้วยร้อยลำขึ้นไปแล้ว แลความในหนังสือสัญญาซึ่งเมืองใหญ่ต่างประเทศขอให้ราชทูตเข้ามาทำไว้กับกรุงเทพมหานคร ก็มีว่าบรรดาคนอยู่ในบังคับกงสุล ซึ่งเข้ามาอยู่ในกรุงเทพมหานคร ก็ต้องฟังบังคับบัญชาของกงสุลที่เข้ามาตั้งอยู่ในกรุงเทพมหานคร กงสุลจะได้ทำตามสัญญาใหม่นี้ แลข้อหนังสือสัญญาเก่าที่มิได้ยกเสียจงทุกประการ แล้วจะได้บังคับบัญชาคนในบังคับบัญชาของกงสุลให้ทำตามด้วย แล้วกงสุลจะรับรักษากฎหมายการค้าขายและกฎหมายที่ห้ามปราม จะมิให้คนที่อยู่ในบังคับกงสุลทำผิดล่วงเกินกฎหมายสัญญาของอังกฤษ ของฝรั่งเศส ของอเมริกา โปรตุคอลกับไทยที่มีอยู่แล้ว และจะมีต่อไปในภายหน้า ถ้าคนอยู่ในบังคับกงสุลจะเกิดวิวาทกันขึ้นกับคนอยู่ในบังคับไทย กงสุลและเจ้าพนักงานฝ่ายไทยจะปฤกษาตัดสิน ถ้าคนในบังคับกงสุลทำผิดกงสุลจะทำโทษตามกฎหมายเมืองนั้น ๆ คนอยู่ในบังคับไทยทำผิดไทยจะทำโทษตามกฎหมายเมืองไทย เพราะฉะนั้นการก็ควรจะตั้งกฎหมายทางบก ทางน้ำไว้สำหรับแผ่นดินให้ใช้ได้ด้วยกันทั้งฝ่ายไทยและคนต่างประเทศ ต่อไปข้างน่ามีการเกี่ยวข้องจะได้ชำระว่ากล่าวง่าย จึงโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมให้มีพระราชบัญญัติว่าด้วยเรือใหญ่ 10 มาตรา เรือเล็ก 7 มาตรา แพแลโพงพางของลอยน้ำ 3 มาตรา ทางบก 4 มาตรา รวมเป็น 24 มาตราด้วยกัน

ว่าด้วยเรือใหญ่ 10 มาตรา

(เอาแต่ใจความสำคัญ)

มาตรา 1 เรือในกรุงเทพมหานครก็ดี เรือเมืองต่างประเทศก็ดี เรือใหญ่ก็ดี เรือลำเลียงก็ดี เข้ามาในลำแม่น้ำเจ้าพระยา และแม่น้ำหัวเมืองใด ๆ ในอาณาเขตกรุงสยาม ถ้าเรือเข้ามาในลำแม่น้ำเจ้าพระยาให้ทอดสมอที่ด่านเมืองสมุทรปราการให้กัปตันนายเรือบอกชื่อกัปตัน ชื่อเรือ ว่ามาแต่เมืองนั้น ๆ คนมาในเรือเท่านั้น ๆ คนมาในเรือเท่านั้น มีสินค้าสิ่งนั้น ให้เจ้าพนักงานตรวจตราดูเสียก่อน ถ้ามีปืนกระสุนดินดำก็ให้กัปตันนายเรือเอาปืนกระสุนดินดำมอบให้ผู้สำเร็จราชการเมืองสมุทรปราการเก็บรักษาไว้ ถ้าเรือจะล่องออกไป เรือลูกค้าเมืองต่างประเทศก็ดี เรือลูกค้าในกรุงเทพมหานครที่ใช้กัปตันต้นหน คนชาวยุโรปก็ดี ให้มาบอกกับหลวงวิสูตรสาครดิฐ ปับประมาสะแตนเจ้าท่าให้รู้ก่อนแล้วให้ไปขอหนังสือเบิกล่องแก่เจ้าพนักงานที่โรงภาษี แต่เรือลูกค้าที่ใช้จีนแขกตามประเทศของตัวนั้น ให้บอกเจ้าพนักงานกรมท่าซ้ายกรมท่าขวาขอเบิกล่องไปตามธรรมเนียม เรือล่องลงไปถึงด่านให้แวะและทอดสมอที่ด่าน เอาหนังสือเบิกล่องไปส่งให้เจ้าพนักงานที่ด่าน เจ้าพนักงานตรวจตราดูแล้วไม่มีเหตุเกี่ยวข้องสิ่งใดจึงให้ล่องไป ถ้าเรือขึ้นล่องไม่แวะด่านทำให้ผิดต่อหนังสือสัญญา จะปรับไหมเป็นเงิน 800 บาทตามสัญญาที่ว่าไว้ ถ้าเรือไปเข้าปากน้ำหัวเมืองใด ๆ เรือเข้าออกให้ทอดสมอที่ด่านไปแจ้งต่อผู้สำเร็จราชการเมือง ๆ จะบังคับประการใด ให้ลูกค้าทำตามบังคับกฎหมายและข้อสัญญา

มาตรา 2 กล่าวว่าเวลากลางคืนให้จัดโคมไฟแขวนไว้ที่เสากระโดง เจ้าท่าจะให้ทอดสมอ ณ ที่ใดก็ต้องทำตาม จอดกลางลำน้ำให้ทอดสมอ 2 ตัว

มาตรา 3 กล่าวว่า อย่าให้ทอดสมอชิดฝั่ง เวลาเรือหันตามกระแสน้ำจะโดนเรือนแพที่เขาจอดข้างฝั่ง อย่าทอดสมอตรงปากคลองทุกแห่งและชิดลำกันนัก และอย่าผูกเชือกโยงเรือไปผูกกับตลิ่ง เป็นการกีดขวางทางเดินเรือ

มาตรา 4 กล่าวว่า ถ้าเรือโดนกันให้มาบอกเจ้าท่า เพื่อพิจารณาใครผิด ใครถูกสะดวกแก่การตัดสินความในโรงศาล ถ้าเรือเกิดจมตามทางเรือเดิน เจ้าท่าจะบังคับให้นายเรือจัดการจ้างคนเอาเรือออกไปเสียให้พ้นทาง ถ้านายเรือไม่จัดการเจ้าท่าจะได้จัดการแล้วคิดเงินเอากับนายเรือ

มาตรา 5 กล่าวว่า เรือใหญ่ที่ไม่จอดเรือให้ถูกต้องตามที่บังคับไว้ แม้มีเรือลำอื่นที่แล่นขึ้นล่องมาโดนเข้าจนเกิดเสียหาย จะเอาใช้แก่ผู้โดนมิได้

มาตรา 6 กล่าวว่า การเลื่อนเรือเข้าเทียบตลิ่ง ใช้เลือกผูกโยงกับตลิ่งสำหรับดึงเรือเข้าไปเทียบได้เฉพาะในเวลากลางวัน และห้ามทิ้งอับเฉา ณ ที่จอดเรือ

มาตรา 7 กล่าวว่า เรือที่ทอดสมอกีดขวางทางเสด็จพระราชดำเนินทางชลมารค ให้จัดการถอยเรือไปให้พ้นทางภายในสามชั่วโมง เรืออื่น ๆ ที่เรือพระที่นั่งผ่าน ให้ชักธงคำนับตามธรรมเนียม คนในเรือก็ให้แสดงความเคารพให้เรียบร้อย

มาตรา 8 ว่าด้วยเรือโดนกัน

มาตรา 9 ว่าด้วยแพคนอยู่หรือแพไม้ซุงไปโดนเรือใหญ่

มาตรา 10 ห้ามทิ้งศิลาทรายดินอับเฉาที่สันดอนและในลำน้ำเจ้าพระยา ถ้ามีสิ่งที่จะทิ้งให้บอกเจ้าท่า เจ้าท่าจะได้ชี้ตำบลที่ให้

ผู้รับจ้างนำรองเรือเข้าออก ต้องมารับการสอบความรู้กับหลวงวิสูตรสาครกรมท่าก่อน จึงจะให้หนังสือรับรองเป็นผู้นำร่องได้”

สรุปได้ว่า เจ้าท่าในสมัยก่อนมีหน้าที่พิจารณาเกี่ยวกับการออกกฎหมายเดินเรือ การป้องกันเหตุเรือโดนกัน และการท่าเรือ ในเขตน่านน้ำไทยตลอดถึงแม่น้ำลำคลอง ที่ใช้เป็นทางเรือเดินทั้งเรือใหญ่เรือเล็กตลอดมา

ในส่วนที่เกี่ยวกับการเครื่องหมายทางเรือนั้น ฝ่ายเจ้าท่าก็ได้ดำริจัดทำเริ่มแต่สมัยรัชกาลที่ 4[1] ซึ่งในสมัยนั้นมีเรือใช้สอยสำหรับราชการฝ่ายเจ้าท่าเรือที่มีชื่อว่า “กรมท่า” (Kromata) ซึ่งกัปตันบุชเป็นนายเรือเองในระยะแรกที่เริ่มหน้าที่เป็นเจ้าท่า ต่อมาก็ได้ใช้เรือราชการลำอื่น ๆ สำหรับเจ้าท่า เช่นเรือแกน เรือฟิลลาและเรือพระยม เป็นต้น สำหรับใช้สอยในราชการเกี่ยวกับการกระโจมไฟ เครื่องหมายทางเรือ ซึ่งถือว่าเป็นงานสำคัญของเจ้าท่าอย่างหนึ่งในสมัยนั้น ได้ขอให้มีกระโจมไฟและเครื่องหมายทางเรือ แสดงร่องน้ำและที่ตื้นโดยทั่วไปในอ่าวไทยทั้งฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก และตามฝั่งทะเลไทยด้านตะวันตกของแหลมภาคภูเก็ต

ในสมัยรัชกาลที่ 5 ตอนต้นรัชกาลได้สร้างกระโจมไฟซึ่งสมัยนี้เรียกประภาคารเป็นแบบสมัยใหม่ไว้ที่สันดอนปากน้ำเจ้าพระยา เริ่มสร้างเมื่อปี พ.ศ. 2413 แล้วเสร็จปี พ.ศ. 2414 แต่หากการก่อสร้างประภาคารแห่งนี้ไม่เรียบร้อยในตอนแรก เพราะเป็นที่ดินอ่อนต้องเสริมสร้างกันใหม่ให้แข็งแรง เปิดใช้ประโยชน์ในการเดินเรือเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน พ.ศ.2417 ประภาคารนี้เป็นประภาคารสมัยใหม่หลังแรกและเป็นประภาคารสำคัญ จึงได้ให้ชื่อประภาคารนี้ว่า Regent Lighthouse เพื่อเป็นเกียรติแก่สมเด็จเจ้าพระยาบรมมหาศรีสุริยวงศ์ผู้สำเร็จราชการแผ่นดิน ดังมีประกาศการเปิดใช้ประภาคารนี้ในราชกิจจานุเบกษาว่าดังนี้

---

[1]เมื่อปี พ.ศ. 2409 ได้โปรดเกล้าฯ ให้พระยาเทพอรชุนไปทำเรือนตะเกียง (ประภาคารหลังสันดอน) สำหรับเรือลูกค้าใช้เป็นที่หมายเข้าออก“เจ้าพระยาภาณุวงศ์มหาโกษาธิบดี”

ประกาศ

ให้ท่านทั้งปวงทราบทั่วกันว่า เรือนตะเกียงที่ได้สร้างขึ้นไว้ที่ปากน้ำเมืองสมุทรปราการนั้น บัดนี้การที่ทำเรือนตะเกียงนั้นเสร็จแล้ว กำหนดจะได้จุดตะเกียงโคมสำหรับที่จะให้เรือราชการและเรือลูกค้าไปมาเป็นที่สังเกตในเวลากลางคืน กำหนดจุดตะเกียง วันจันทร์ เดือนสิบสอง ขึ้นค่ำหนึ่ง ปีจอ ฉ ศก เสมอไป และเรือนตะเกียงหลังนี้สมเด็จเจ้าพระยาบรมมหาศรีสุริยวงศ์ท่านได้เป็นผู้คิดสร้างขึ้น สำหรับจะได้เป็นที่สังเกตกับเรือราชการและเรือลูกค้าไปมาทั้งปวง ท่านได้นำความประสงค์ของท่านขึ้นกราบบังคมทูลแด่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงทราบ ใต้ฝ่าละอองธุลีพระบาทแล้วทรงพระบรมราชานุญาตให้ท่านสร้างเรือนตะเกียงตามความประสงค์ของท่าน สมเด็จเจ้าพระยาบรมมหาศรีสุริยวงศ์ท่านได้มีคำสั่งถึงพระสยามธุรพาห์ ซึ่งเป็นกงสุลสยาม ณ กรุงลอนดอนให้จัดซื้อเรือนตะเกียงทำด้วยเครื่องเหล็กสำรับหนึ่ง ส่งเข้ามา ณ กรุงเทพฯ ที่ได้ตั้งขึ้นไว้ที่ปากน้ำเจ้าพระยา ในทุกวันนี้ราคาเรือนตะเกียงที่พระสยามธุรพงห์กงสุลซื้อส่งเข้ามาจนถึงกรุงเทพฯ นั้น เป็นราคาเงิน 180 ซึ่งพร้อมเสร็จทั้งเครื่องเรือนตะเกียงและโคมด้วย เงินที่มาลงทุนทำการทั้งเรือนตะเกียงขึ้นนั้น อีกเงินค่าไม้และของใช้เบ็ดเสร็จ 18 ชั่ง 6 ตำลึง 10 สลึง เงินค่าจ้างเรือจ้างคนบรรทุกศิลาไปถมราก 10 ชั่ง เงินจ้างเรือโป๊ะเมื่อแก้เรือนโคมทรุด 15 ชั่ง เงินจ้างช่างไม้ 1 ชั่ง 18 ตำลึง 11 สลึง รวมเป็นเงิน 225 ชั่ง 5 ตำลึง 5 สลึง เป็นเสร็จการและเงินที่ลงทุนค่าเรือนตะเกียงทั้งหมดนี้ สมเด็จพระยาบรมมหาศรีสุริยวงศ์ท่านได้ออกเงินสร้างเป็นของของท่าน สำหรับที่จะให้เรือราชการแลเรือลูกค้าไปมาเป็นที่สังเกตในเวลากลางคืน แลจะได้เป็นเกียรติยศแก่ปากน้ำเจ้าพระยาด้วย เรือนตะเกียงนั้นตั้งอยู่ข้างตะวันออกริมรั้วช้าง แลตติจูด 13 ดีกรี 29 มินิศ 26 เสกกันเหนือ นับข้างทิศตะวันออก ลองกิจูด 100 ดีกรี 35 มินิศ 20 เสกกัน ข้างในสันดอนอยู่ใกล้ทิศตะวันตกริมตลิ่งข้างจะเลี้ยวมาตะวันออก เรือนตะเกียงนี้มีแสงสว่างรอบตัวสูงพ้นน้ำ 44 ฟิต เรือไปมาจะแลเห็นแสงไฟได้ทาง 10 ไมล์ การที่ทำเรือนตะเกียงแลที่ตั้งเจ้าพนักงานพิทักษ์รักษาแลจุดตะเกียงนั้น สมเด็จเจ้าพระยาบรมมหาศรีสุริยวงศ์ได้มอบธุระให้ข้าพเจ้าเป็นผู้จัดการมาแต่แรกลงมือทำ เรือนตะเกียงนี้ได้ลงมือทำแต่ปีมะเมีย โทศกจุลศักราช 1232 แล้วเสร็จในปีมะแม ตรีศกจุลศักราช 1233 การที่ช้าอยู่ไม่ได้จุดตะเกียงนั้น เพราะเรือนตะเกียงนั้นทรุด ต้องรื้อทำใหม่ถึง 2 ครั้ง เพราะที่นั้นเป็นเลนอ่อน การที่ทำครั้งหลังต้องทิ้งศิลาถมลงเป็นรากแล้วจึงตั้งเรือนตะเกียงได้สังเกตดูมาถึง 10 เดือนแล้วเห็นว่าจะอยู่ได้ จึงได้ออกประกาศให้ทราบทั่วกัน ผู้ซึ่งจะเป็นเจ้าพนักงานจุดตะเกียงนั้น มิสเตอร์ ฝอดชาวเยอรมมันได้รับเป็นธุระในการจุดตะเกียงแลการที่จะรักษาเรือนตะเกียง อนึ่งเรือลูกค้าที่ไปมาค้าขายนั้นต้องเสียเงินช่วยในการจุดตะเกียง คิดเอาตามน้ำหนักสินค้าตอน (ตัน) หนึ่งเป็นเงินเซนครึ่งตามอย่างเมืองสิงคโปร์ ถ้าจะคิดเป็นหาบเป็นเงินตามธรรมเนียมไทยก็จะต้องแบ่งลงเป็นอัฐเป็นฬศจะเป็นการลำบากกับลูกค้า เพราะเรือลูกค้าที่ไปมาค้าขายนั้นเป็นเรือชาวต่างประเทศมากกว่าเรือลูกค้าในกรุงเทพฯ จึงได้คิดน้ำหนักเป็นตอน คิดเงินเป็นเซนตามอย่างเมืองสิงคโปร์ เรือใบแลเรือกลไฟรูปต่าง ๆ ที่เข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยาได้ ต้องเสียทั้งขาเข้าและขาออกเป็นตอนละ 3 เซน เรือที่เป็นเรือใหญ่ทอดสมออยู่นอกสันดอน

เข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยาไม่ได้เสียแต่ตอนละเซนครึ่งทุกเที่ยว เรือกลไฟแลเรือรูปต่าง ๆ ที่ไปมาจะต้องเสียเงินค่าเรือนตะเกียงนั้น เรือจุสินค้าตั้งแต่ 50 ตอน คิดเป็น 800 หาบขึ้นไปจะต้องเสียเงินค่าเรือตะเกียง เรือที่จุไม่ถึง 50 ตอนคิดเป็น 800 หาบลงมาแล้วไม่ต้องเสียเงินค่าเรือนตะเกียง เรือที่จะต้องเสียค่าเรือนตะเกียงนั้นเป็นแต่เรือบรรทุกสินค้าไปขายต่างเมือง ถ้าเป็นเรือรับจ้างลำเลียงบรรทุกสินค้าไปส่งเรือใหญ่ แลเรือกลไฟที่เป็นเรือสำหรับรับจ้างลากเรือเข้าออกไม่ต้องเสียค่าเรือตะเกียง

ประกาศมา ณ วันอาทิตย์ เดือนสิบเอ็ด ขึ้นสิบห้าค่ำ จุลศักราช 1236 ปีจอ ฉศก”

เมื่อได้ประกาศจุดตะเกียงนี้แล้วในระยะต่อมาไม่ช้านัก พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ ก็ได้เสด็จขึ้นไปทอดพระเนตรที่ประภาคารหลังนี้ ทรงชมเชยว่าเจ้าพนักงานดูแลรักษาสถานที่ สะอาด เรียบร้อยดีมาก ตัวตะเกียงก็เช็ดใสสะอาด เจ้าพนักงานประภาคารได้เอาครอบครัวของเขามาอยู่ ณ ที่นี้ด้วย ดังนั้นจะเห็นได้ว่าประภาคารหลังนี้เป็นประภาคารที่สำคัญเมื่อแรกสร้างต้องใช้ฝรั่งชาวต่างประเทศเป็นผู้ควบคุมดูแลรักษา เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าประภาคารหลังนี้จะเป็นประโยชน์โดยแท้จริงแก่การเดินเรือทั้งเรือของไทยและเรือของต่างประเทศโดยทั่วกัน ค่าสร้างประภาคารและค่าดูแลรักษาก็เป็นเงินมากอยู่ จึงใช้วิธีให้ได้เงินมาทดแทนโดยการเก็บค่าธรรมเนียมประภาคารตามแบบอย่างต่างประเทศในระยะแรก ๆ ปรากฏว่าเงินค่าธรรมเนียมที่เก็บได้จากเรือต่าง ๆ ที่เข้าออกในเวลานั้น ไม่เพียงพอกับค่าใช้จ่ายคิดเป็นค่าน้ำมันจุดตะเกียงและค่าจ้างคนดูแลรักษา แต่ไม่ถึงขาดทุนมากนัก ประภาคารนี้เรียกชื่ออย่างสามัญว่า “ประภาคารสันดอน” มีหน้าที่ชักทุ่นบอกความลึกของน้ำในร่องน้ำที่สันดอนให้เรือต่าง ๆ ได้ทราบด้วยทุกเวลา ครั้นกาลเวลาล่วงมานาน ๆ เข้าร่องน้ำที่สันดอนก็เปลี่ยนแปลงไป ประภาคารนี้จึงตั้งอยู่ห่างจากร่องน้ำในปัจจุบันมาก ทางราชการจึงได้วางทุนไฟหมายร่องน้ำใหม่ ความสำคัญของประภาคารนี้ก็ลดน้อยลงไป ในที่สุดได้เลิกจุดตะเกียงที่ประภาคารที่ประภาคารนี้นับแต่ปี พ.ศ. 2472 เป็นต้นมา

ต่อมาก็ได้มีการสร้างประภาคารขึ้นอีกที่หินสัมปะบื้อ บริเวณท่าเรือเกาะสีชังเมื่อปี พ.ศ. 2434 โดยมีพลเรือโท กรมหมื่นปราบปรปักษ์ ผู้บัญชาการทหารเรือในเวลานั้นเป็นหัวหน้าเรี่ยไรเงินมาจัดการสร้างประภาคารหลังนี้ เพื่อทูลเกล้าฯ ถวายพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ เมื่อคราวเสด็จประพาสเกาะสีชังในปีนั้น ในโอกาสเดียวกันนี้ก็ได้มีการสร้างสะพานและเสาธงบอกเรือเข้าออกที่เกาะสีชังด้วยประภาคารหลังนี้มีชื่อว่า “อัษฎางค์”

ในปี พ.ศ. 2440 ก็ได้มีการสร้างประภาคารที่สำคัญอีกหลังหนึ่งที่เกาะจวงเป็นประภาคารที่ตั้งอยู่บนยอดเกาะ มีกำลังแสงสว่างมากที่สุดในบรรดาประภาคารที่ได้สร้างขึ้นในประเทศไทย เห็นได้ไกลถึง 29 ไมล์ บรรดาเรือที่เดินมาจากต่างประเทศจากภาคตะวันออกหรือภาคตะวันตกของอ่าวไทยจะต้องมุ่งมายังประภาคารนี้ก่อน ประภาคารนี้มีชื่อว่า “พาหุรัตน์”

ในระยะต่อ ๆ มาทางราชการก็ได้จัดการสร้างประภาคารและวางทุ่นธรรมดาและทุ่นไฟในตำบลสำคัญ ๆ โดยทั่วไปในบริเวณอ่าวไทย ทั้งทางฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก ตลอดจนฝั่งตะวันตกของแหลมมลายูภาคภูเก็ต เพื่อความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินเรือในน่านน้ำไทยโดยทั่วไป

การเครื่องหมายทางเรือได้เริ่มจัดทำในสมัยแรกเริ่มการเจ้าท่าตั้งแต่รัชกาลที่ 4 เป็นต้นมา กิจการส่วนนี้อยู่ในความดูแลรับผิดชอบของฝ่ายเจ้าท่า ภายหลังเจ้าท่าย้ายจากกรมท่ามาอยู่ในสังกัดกรมโยธาธิการ ต่อมายกฐานะเป็น “กรมเจ้าท่า” ในสมัยที่กรมเจ้าท่ามีหน้าที่ควบคุมดูแลการเครื่องหมายทางเรือ ซึ่งเป็นงานสำคัญอย่างหนึ่งนั้น ทางกรมเจ้าท่าได้มี “กองกระโจมไฟ” ขึ้นในสังกัดเมื่อปี พ.ศ. 2448 และมีเรือพระยม (ลำที่หนึ่ง) สำหรับใช้เป็นพาหนะตรวจตราดูแลกระโจมไฟและทุ่นเครื่องหมายทางเรือ และสำหรับไปส่งน้ำมันก๊าดจุดตะเกียง เสบียงและพัสดุต่าง ๆ ตลอดจนเงินเดือนของเจ้าหน้าที่กระโจมไฟที่ได้สร้างไว้แล้วในสมัยนั้น การปฏิบัติหน้าที่ของกระโจมไฟนั้นมีการตรวจภาค คือการตรวจสภาพของกระโจมไฟและการทำความสะอาดทุ่นเครื่องหมายที่ได้ทอดไว้ตามที่ต่าง ๆ การตรวจภาคมีปีละ 2 ครั้ง คือทางภาคตะวันออกไปทำการตรวจในเดือนกุมภาพันธ์ ทางภาคตะวันตกไปตรวจในเดือน กรกฎาคม ในโอกาสนี้ก็จัดสิ่งของต่าง ๆ และจัดเงินเดือนที่จะเอาไปจ่ายในที่ต่าง ๆ อีกด้วย การส่งสิ่งของและเงินเดือนตามธรรมดาไปส่ง 2 หรือ 3 เดือนครั้งหนึ่ง แต่ที่กระโจมไฟเกาะจวงซึ่งเป็นกระโจมไฟสำคัญและอยู่ไม่ไกลนัก มีการไปส่งเป็นประจำทุก ๆ เดือน หัวหน้ากองกระโจมไฟในสมัยก่อน ๆ คือ หลวงประดิษฐ์นาวา (จันทร์) พระวิถีชลธาร (สอน) และหลวงสัญจรชลธี (W. Nielsen) เป็นคนสุดท้าย

เนื่องจากกิจการเครื่องหมายทางเรือเป็นงานสำคัญ ซึ่งทางราชการจะต้องจัดทำประภาคาร และทุ่นเครื่องหมาย ทางเรือให้มีจำนวนมากยิ่งขึ้นตามแบบอย่างของสากล ในการนี้จำเป็นต้องใช้เจ้าหน้าที่และพาหนะทางเรือเป็นจำนวนมาก จึงจะพอแก่การ ทางราชการจึงเห็นว่าหากจะโอนกิจการนี้มอบให้กระทรวงทหารเรือรับไปดำเนินการก็จะเป็นการเหมาะสม ฉะนั้นในปี พ.ศ. 2462 จึงได้โอนกองกระโจมไฟจากกรมเจ้าท่าไปอยู่ในความดูแลของกระทรวงทหารเรือ ดังมีประกาศราชกิจจานุเบกษาว่าดังนี้

“ประกาศกระแสพระบรมราชโองการ”

โอนกระโจมไฟ และทุ่นไปรวมขึ้นทางกระทรวงทหารเรือ

มีพระบรมราชโองการดำรัสเหนือเกล้าฯ ว่า ราชการกระโจมไฟแลทุ่นต่าง ๆ ซึ่งอยู่ในความรักษาแห่งกรมเจ้าท่ากระทรวงนครบาล และกระทรวงมหาดไทยเวลานี้มีส่วนมากซึ่งเกี่ยวเนื่องกับกิจการราชนาวี สมควรจะโอนการดูแลรักษากระโจมำฟและทุ่นเหล่านั้นไปขึ้นอยู่ทางกระทรวงทหารเรือ จึงโปรดเกล้าฯ ให้กระทรวงทหารเรือรับหน้าที่ซึ่งว่านี้จากกระทรวงนครบาลและกระทรวงมหาดไทยแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ประกาศมา ณ วันที่ 24 ธันวาคม พระพุทธศักราช 2462 เป็นปีที่ 10 ในรัชกาลปัจจุบันนี้”

ในขณะนี้มีการโอนรับมอบกิจการนี้ กรมเจ้าท่าอยู่ในสังกัดกระทรวงนครบาล ส่วนประภาคารทางภาคใต้ซึ่งอยู่ห่างไกลจากกรุงเทพฯ มาก ไม่เป็นการสะดวกที่จะให้ กรมเจ้าท่าควบคุมดูแลโดยตรง จึงได้มอบให้ทางฝ่ายมหาดไทยจัดการดูแลแทนประภาคารทางภาคใต้ คือ ที่ปัตตานี และบริเวณภูเก็ตจึงเคยอยู่ในความดูแลของกระทรวงมหาดไทยมาก่อน

เมื่อได้โอนกิจการเครื่องหมายทางเรือให้แก่กระทรวงทหารเรือแล้ว ก็ได้มีการปรับปรุงราชการส่วนนี้ให้เจริญก้าวหน้า โดยจัดการสร้างประภาคารและวางทุ่นเครื่องหมายในตำบลต่าง ๆ ตามท่าเรือและบริเวณที่มีหินโสโครกหรือที่ตื้นที่อยู่ใกล้เคียงกับทางเรือเดินให้มีจำนวนมากขึ้น ในการสร้างประภาคารก็ได้บอกบุญเรี่ยไรผู้มีจิตศรัทธาเพื่องานสาธารณประโยชน์ส่วนนี้ เพราะประภาคารนั้นคือแสงสว่างที่ตั้งไว้ในที่ต่าง ๆ เพื่อความสะดวกและความปลอดภัยแก่เรือทั้งหลายที่สัญจรไปมาในท้องทะเล หากไม่มีเครื่องหมายเป็นอุปกรณ์ช่วยในการเดินเรือแล้ว เรือลำใดไปประสบเคราะห์กรรมโดยแล่นไปชนฝั่งหรือหินโสโครากถึงแก่อัปปางลงแล้ว ชีวิตและทรัพย์สมบัติในเรือลำนั้นก็ย่อมจะต้องสูญเสียไป การบริจาคทุนทรัพย์ในการสร้างประภาคารจึงถือว่าได้บุญได้กุศลในการช่วยเพื่อนมนุษย์ที่ทำมาหากินอยู่ในท้องทะเล แม้ชาวเรือเองเมื่อเดินเรือทางไกลหลายวันหลายคืน โดยไม่ได้เห็นฝั่ง เห็นต้นไม้และสิ่งใดเลย นอกจากน้ำกับฟ้า เมื่อได้เริ่มเห็นประภาคารเข้าเมื่อใด ก็บังเกิดความปีติยินดีว่าแล่นเรือมาถึงที่นั่นที่นี่ด้วยความปลอดภัยแล้ว จึงมีผู้บริจาคทรัพย์เพื่อสร้างประภาคารในระยะหลัง ๆ เป็นจำนวนพอสมควร และทางราชการก็ได้มอบแทนเกียรติคุณของท่านโดยให้ชื่อประภาคารตามนามของท่านผู้บริจาคทรัพย์ นอกจากนี้ทางราชการก็ให้ชื่อประภาคารตามนามของท่านที่ได้ทำคุณประโยชน์ให้แก่ราชการทหารเรือเป็นเกียรติแก่ท่านหรือพระองค์ท่านตลอดไป

รายชื่อประภาคารที่ปรากฏมีอยู่ในเวลานี้ซึ่งควรนำมากล่าว ได้แก่ประภาคารวชิรรุ่งโรจน์ (พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าฯ) อยู่ที่เกาะแรด หน้าจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ประภาคารสยามเทวี (สมเด็จพระพันวรรษาอัยยิกาเจ้า) อยู่ที่หินขี้เสือใกล้แหลมพัทยา ประภาคารพาหุรัตน์ (เจ้าฟ้าพาหุรัตน์มณีมัย) อยู่ที่เกาะจวบ ประภาคารโสมรังษี (พระองค์เจ้าหญิงโสมวดี) อยู่ที่เกาะจุ่นใกล้แหลมพัทยา ประภาคารอาภากร (พระองค์เจ้าอาภากรเกียรติวงศ์) อยู่ที่เกาะไผ่ ประภาคารอัษฎางค์ (เจ้าฟ้าอัษฎางค์เดชาวุธ) อยู่ที่หินสัมปะยื้อ เกาะสีชัง ฯลฯ

อนึ่ง ในสมัยที่เจ้าท่าขึ้นในสังกัดกรมท่านั้น ทางราชการก็ได้เริ่มงานสำรวจแผนที่ทางทะเลเพื่อความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินเรือในอ่าวไทย ใน ปี พ.ศ. 2414 ทางราชการได้ว่าจ้างกัปตันลอฟตัส (Captain Alfred J. Loftus) ชนชาวอังกฤษมาปฏิบัติงานฝ่ายการแผนที่ทะเลเป็นระยะเวลานาน จึงถึงปี พศ. 2429 ท่านได้รับพระราชทานบรรดาศักดิ์เป็น พระนิเทศชลธี มีตำแหน่งเป็นเจ้ากรมเซอร์เวทางน้ำ สังกัดกรมท่ากลาง

งานสำรวจแผนที่ของท่านในเบื้องแรกก็คือการสำรวจแผนที่ในบริเวณท่าเรือและในบริเวณที่ใช้เป็นเส้นทางเรือเดิน เพื่อจะได้ให้ฝ่ายเจ้าท่าวางทุ่นเครื่องหมายทางเรือ ณ ตำบลที่ที่สำคัญได้ถูกต้อง และถ้าได้ไปสำรวจพบที่ตื้นหรือหินโสโครก ณ ที่ใดก็ได้ออกประกาศ

ชาวเรือ(Notice to Mariners) ให้กัปตันและนายเรือทั้งหลายได้ทราบความปลอดภัยในการเดินเรือในบริเวณนั้น การทำแผนที่ทะเลในระยะแรกเริ่มนี้จะได้เพื่อกล่าวไว้เป็นอีกส่วนหนึ่งต่างหาก อนึ่ง เครื่องหมายทางเรือในสมัยก่อน ๆ นั้น ได้เคยใช้ไม้เสาแก่นหุ้มสังกะสี 3 ต้น ปักลงไปในดินเป็นรูป 3 ขา ข้างบนสานเป็นตะกร้อแล้วทาสีขาวหรือแดงไว้เป็นที่สังเกต ประมาณปี พ.ศ. 2421 ทางราชการกรมท่าได้จัดสั่งทุ่นเหล็กจากประเทศอังกฤษมาใช้เป็นเครื่องหมายทางเรือเป็นการถาวร

ส่วนการนำร่องนั้นได้ใช้ฝรั่งทำหน้าที่มาแต่สมัยรัชกาลที่ 4 เหมือนกัน แต่ว่าเป็นนำร่องประเภทรับจ้างนำเรือเข้าออกจากท่ากรุงเทพฯ นำร่องเหล่านี้จะต้องผ่านการสอบความรู้และจะต้องได้รับอนุญาตจากเจ้าท่าเสียก่อน จึงจะเป็นการถูกต้องตามกฎหมาย ดังมีข้อความปรากฏในกฎหมายท้องน้ำซึ่งออกใช้เมื่อปี พ.ศ. 2400 นั้นแล้ว ต่อมาเข้าใจว่าเพื่อความสะดวกในการควบคุมนำร่องโดยใกล้ชิด เพราะนำร่องนั้นจะต้องเป็นผู้มีความรู้ความชำนาญในการนำเรือเป็นอย่างดี และปฏิบัติหน้าที่ได้เรียบร้อย จึงได้มีการรวมทุนจัดตั้งกิจการนำร่องขึ้นให้เป็นหลักฐาน กิจการนี้ในระยะหลังเรียกว่า “แม่น้ำไพลอต” ทำการนำร่องระหว่างสันดอนกับท่าเรือกรุงเทพฯ

พวกนำร่องแต่ครั้งก่อน ๆ นั้นเป็นฝรั่งชาวต่างประเทศทั้งสิ้น นับตั้งแต่ได้มีการออกพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยแก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477 บังคับ นำร่องให้อยู่ในอำนาจของรัฐบาล เป็นการแรกเริ่มที่จะให้คนไทยทำหน้าที่นำร่องแทนฝรั่ง ใน ชั้นแรกได้จัดส่งนายทหารจากกองทัพเรือไปฝึกงานกับนำร่องฝรั่งที่เคยทำหน้าที่อยู่ก่อนแล้ว และทางราชการได้ว่าจ้างให้ทำงานต่อไป ทำนองนำร่องของรัฐบาล จนนายทหารเรือไทยมีความชำนาญและมีจำนวนเพียงพอ สามารถทำการได้ดีและได้รับความนิยม ตลอดจนความเชื่อถือจากเรือต่างประเทศเช่นเดียวกับนำร่องฝรั่งแล้ว ทางราชการก็ได้งดจ้างฝรั่งที่ทำหน้าที่นำร่องเมื่อครบสัญญาแล้ว ดังนั้นพวกนำร่องที่เป็นฝรั่งก็หมดไปทีละคนสองคน จนกระทั่งนำร่องทั้งหมดเป็นคนไทยทั้งสิ้น นำร่องที่เป็นคนไทยในระยะแรก ๆ ได้แก่ นาวาโท พระภารสมุทร (ฉุน หรือวาริน นุติประภา) นาวาโท พระจรจบสมุทร (หนอ รัตนกุล) นาวาโท หลวงวุฒิวารีรณ (วุฒิ สุทธิบุตร) นาวาตรี หลวงเรืองเดชสาครขันธ์ (ดี โมนยะกุล) นาวาตรี หลวงวารีรณชัย (เมฆ เอโกบล) เรือเอก หลวงสิทธิศักดิ์สมุทรเขตต์ (การบุญ จารุจินดา) ฯลฯ ท่านเหล่านี้นับเป็นนำร่องไทยรุ่นแรกที่เข้าทำหน้าที่แทนฝรั่ง

กัปตันบุช หรือ พระยาวิสูตรสาครดิฐ เป็นชาวต่างประเทศที่รับราชการรัฐบาลไทยเป็นระยะเวลานานมากคนหนึ่ง โดยที่ท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถตั้งใจปฏิบัติหน้าที่ราชการเป็นอย่างดี จนได้รับพระราชทานบรรดาศักดิ์เป็นถึงชั้นพระยา นอกจากท่าจะได้เป็นกำลังสำคัญของราชการในงานด้านเจ้าท่าในระยะแรกเริ่มแรกท่านก็ได้มีโอกาสรับใช้ใกล้ชิดจนเป็นที่โปรดปรานและไว้วางพระราชหฤทัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ ท่านได้เคยตามเสด็จเมื่อคราวเสด็จประพาสสิงคโปร์และ ปี พ.ศ. 2413 และประพาสอินเดีย ปี พ.ศ. 2414 กับทั้งได้เคยเป็นผู้บังคับกองเรือพระที่นั่งเวลาเสด็จประพาสทางทะเลหลายคราว นับว่า

ท่าเป็นข้าราชการฝรั่งที่อาวุโสคนหนึ่งในสมัยก่อน นอกจากนี้ในวงการค้าท่านก็เคยได้เป็นผู้จัดการบริเวณบางกอกด๊อกคนแรก จนกระทั่งคนสมัยก่อนเรียกชื่อ อู่บริษัทบางกอกด๊อก ว่า อู่พระยาวิสูตร บางคนยกย่องให้เกียรติท่านเป็นแอดมิราล เพราะเห็นว่าท่านเป็นกัปตันอาวุโสมานานแล้วกระมัง แต่ข้าพเจ้ายังไม่เคยพบหลักฐานทางราชการว่า พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวได้เคยพระราชทานยศให้ท่านเป็นนายพลเรือ ความไว้วางพระราชหฤทัยของ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ ที่มีแก่พระยาวิสูตรสาครดิฐเพียงใดขอท่านได้โปรดอ่านลายพระราชหัตถเลขาฉบับหนึ่งที่มีถึงท่านในคราวเสด็จประพาสฝั่งทะเลตะวันออกจนถึงจันทบุรีโดยเรือพระที่นั่งเวสาตรี ดังมีข้อความต่อไปนี้

ถึงพระยาวิสูตรสาครดิฐ

ด้วยเรามีความวิตกด้วยเรือนฤเบนทร์บุตรที่ลูกเราไปนั้น ไม่มีใครเป็นนายเรือที่จะชำนาญในการเดินเรือ และที่จะรักษาเครื่องจักรให้เป็นที่ไว้ใจได้ เราขอให้พระยาวิสูตรลงในเรือลำนั้นบังคับการเป็นนายเรือไป อย่าให้มีเหตุการณ์ได้

15 13

จดหมายมา ณ วัน 1 ฯ 3 ค่ำ ปีมะโรง โทศก 1242

(วันที่ 13 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2423)

(พระบรมนามาภิไธย) สยามมินทร์

และมีคำแปลเป็นภาษาอังกฤษกำกับไปด้วยตามหนังสือนี้

13 th. February 1881

My Dear Captain,

I am fell unsatisfied in the care of the yacht "Narubendputri" which conveyed my children where there is no experienced and trusted Commander to navigate and look after her with my full confidence. I, therefore, invite you to take the command of her in order that it may be prevented from amy accident that will happen throughout the trip.

Your faithful friend,

(Manu Regia)

To Phya Visudh Sagaradith

ประวัติที่เกี่ยวกับกรมเจ้าท่าตามที่ได้ไปสอบถามจากกรมเจ้าท่ามา กล่าวโดยย่อได้ความว่า

พระยาวิสูตรสาครดิฐ [1] (กัปตันบุช) ได้เป็นเจ้าท่ามาตั้งแต่รัชกาลที่ 4 (เข้าใจว่าคงประมาณปี พ.ศ. 2396 ซึ่งเป็นปีที่โปรดเกล้าฯ ให้ไปจัดทำกระโจมไฟที่สันดอนปากน้ำเจ้าพระยา) การรับราชการในตำแหน่งเจ้าท่าของท่านดำเนินตลอดไปด้วยดี จนเข้าเขตชราภาพจึงได้ลาออกจากราชการรับพระราชทานบำนาญใน ปี พ.ศ. 2435 ทางราชการจึงได้แต่งตั้งให้กัปตัน เจ.อาร์.วิล (J.R.Vil) ชาติเยอรมันเป็นเจ้าท่าสืบต่อจากพระยาวิสูตรสาครดิฐ (กัปตันบุช)

ปี พ.ศ. 2432 งานเจ้าท่าได้โอนจากกรมท่าไปขึ้นในสังกัดกรมโยธาธิการซึ่งได้ตั้งขึ้นใหม่

ปี พ.ศ. 2438 กัปตันวิล ถึงแก่กรรม ตำแหน่งเจ้าท่าก็ว่างไป แต่มีนายยอร์เกนเซน (Jorgensen) กัปตันวิล ถึงแก่กรรม ตำแหน่งเจ้าท่าก็ว่างไป แต่มีนายยอร์เกนเซน (Jorgensen) ชาติเดนมาร์ก ทำหน้าที่พนักงานตรวจท่าและเรือต่างประเทศที่เข้าออกในลำน้ำเจ้าพระยา ขุนวลมารคภิบาล มีตำแหน่งเป็นนายเวรท่า ดูแลกระโจมไฟและเครื่องหมายทางเรือ

ปี พ.ศ. 2439 ยกฐานะเจ้าท่าเป็นกรมเจ้าท่า แล้วโปรดเกล้าฯ ให้หม่อมราชวงศ์ พิณ สนิทวงศ์ (พระยานาวาพลพยุหรักษ์) เป็นเจ้ากรม หลวงอนุพันธ์ ดิฐการ (เทียน ประทีปเสน) เป็นปลัดกรม

ปี พ.ศ. 2444 โปรดเกล้าฯ ให้หม่อมราชวงศ์ พิณ สนิทวงศ์ ซึ่งเลื่อนขึ้นเป็นหม่อมไพชยนต์เทพ ไปรับราชการที่กรมทหารเรือ จึงได้เลื่อนหลวงอนุพันธ์ ดิฐการ เป็นเจ้ากรม ภายหลังหลวงอนุพันธ์ดิฐการ ได้เลื่อนบรรดาศักดิ์เป็น พระยาวิสูตรสาครดิฐ ในระยะนี้กรมเจ้าท่าย้ายจากกระทรวงโยธาธิการไปขึ้นกระทรวงนครบาล

ปี พ.ศ.2458 พระยาวิสูตรสาครดิฐ (เทียน ประทีปเสน) ถึงแก่อนิจกรรม จึงโปรดเกล้าฯ ให้พระยาจ่าแสนบดี (สาย โชติกเสถียร) ดำรงตำแหน่งอธิบดี กรมเจ้าท่า แล้วเปลี่ยนบรรดาศักดิ์เป็นพระยาวิสูตรสาครดิฐ

ปี พ.ศ. 2465 ทางราชการยุบกระทรวงนครบาลไปรวมอยู่กับกระทรวงมหาดไทย กรมเจ้าท่าก็ขึ้นอยู่ในสังกัดกระทรวงมหาดไทย

ปี พ.ศ. 2472 พระยาวิสูตรสาครดิฐ (สาย โชติกเสถียร) ออกจากราชการรับบำนาญ จึงโปรดเกล้าฯ ให้ พระยาสาครวิสัย (หม่อมหลวงเป้า อิศรางกูร) เป็นเจ้ากรม

---

[1] พระยาวิสูตรสาครดิฐ ถึงแก่กรรมเมื่อวันที่ 3 เมษายน 2448

เอกสารหมายเลข 7

จดหมายบรรทึกกรมพระนครบาล
กำหนดโครงการจัดอำเภอ ในกรุงเทพมหานคร

การปกครองแต่เดิม

1. ลักษณะการปกครองท้องที่ก่อนปี 116 เมื่อยังใช้วิธีจารีตนครบาล มีอำเภอกำนันร้อยแขวงตั้งขึ้นตามหลักกฎหมายเก่า ฯลฯ ว่าโดยเฉพาะกรุงเทพมหานครได้มีอำเภอร้อยแขวงมาตั้งแต่แรก สังกัดขึ้นอยู่ในที่ทั้งปวง เปนต้น อำเภอจีน ขึ้นกรมท่าซ้าย อำเภอไทยขึ้นกรมเมือง มีศาลและสภาตุลาการตั้งพิจารณาอรรถคดีประจำกรม ฯลฯ ต่อมาราชการได้เปลี่ยนแปลงเปนต้น เลิกการจารีตนครบาลจัดการรวมศาลทั้งหลาย ตั้งศาลสนามสถิตย์ยุติธรรม ฯลฯ

ออกพระราชบัญญัติลักษณการปกครอง ร.ศ.116

ฝ่ายการปกครองท้องที่ได้ออกพระราชบัญญัติปกครองท้องที่ ร.ศ.116 ขึ้นเปนระเบียบจัดการปกครองท้องที่ทั่วไป รวบรวมหัวเมืองขึ้นเปนมณฑลเทศาภิบาล ฯลฯ ว่าโดยเฉภาะกรุงเทพฯ ได้รวบรวมหัวเมืองใกล้เคียงขึ้นเปนมณฑลหนึ่งสังกัดขึ้นเสนาบดีกระทรวงนครบาล ได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติจัดการปกครองท้องที่ มีอำเภอกำนันผู้ใหญ่บ้านตามพระราชบัญญัติจัดการปกครองท้องที่ มีอำเภอกำนันผู้ใหญ่บ้านตามพระราชบัญญัตินั้น แต่เฉภาะอำเภอชั้นนอก (ดูประกาศลงวันที่ 12 มิถุนายน ร.ศ.116)

ในกรุงเทพฯ ชั้นในไม่ได้ใช้พระราชบัญญัติลักษณปกครอง

ฝ่ายกรุงเทพฯ ชั้นในไม่ได้ประกาศใช้พระราชบัญญัตินั้น คงมีอำเภอตั้งที่ทำการอยู่ตามบ้าน โดยมาก รวมทั้งสิ้น 49 แห่ง

น่าที่ราชการอำเภอชั้นในที่คงมีอยู่ตามกฎหมาย ก็คือ การทำบริคนสัญญา เปนต้น ทาษ (หมดแล้ว) ลูกจ้าง กู้ การจำนำแลขายฝากที่ดิน (เกษตรได้ออกโฉนดไปมากแล้ว การโอนก็ตกไปทางโน้น) สัญญาอื่น ๆ เมื่อใครต้องการทำสัญญาก็ตามตัวอำเภอไป

ด้วยเหตุน่าที่ราชการของอำเภอชั้นในในครั้งนั้นมีน้อยประโยชน์ได้ไม่เท่าเสีย กรมอำเภอด้วยความเห็นชอบของเสนาบดีกระทรวงนครบาล จึงได้ยกเลิกเสีย เมื่อปี ร.ศ.128 คงไว้เพียง 7 อำเภอ

แหล่งที่มา : คัดจาก ร.6/1 กระทรวงนครบาล 9.1/66 จดหมายบรรทึกกำหนดโครงการจัดอำเภอชั้นใน (มี.ค.2459)

2. ข้าพเจ้าไม่ทราบความประสงค์ว่า เปนเหตุใดจึงมิได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติลักษณะการปกครองท้องที่เข้ามาในเขตร์อำเภอชั้นในในครั้งนั้น แต่พอจะเห็นได้ว่า เปนพระราชประสงค์ของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวตั้งแต่รัชกาลก่อนมา ที่จะให้จัดการปกครองตามหลักแห่งประราชบัญญัตินั้น ดังจะเห็นได้จากพระราชหัตถ์เลขาที่ 37/1448 ลงวันที่ 10 มกราคม ร.ศ.124 มีมาด้วยเรื่องจับเหล้าเถื่อนในบ้านญวนสามเสน แลฉบับหมายเลขที่ 48/1005 ลงวันที่ 23 กันยายน ร.ศ.128 เรื่องจีนตั้งสมาคม แลจัดการปกครองจีนในกรุงเทพฯ ได้ทรงตักเตือนแลกล่าวถึงข้อบกพร่องซึ่งรัฐบาลยังหาได้กระทำ ทรงเร่งให้จัดเสีย

ลักษณะการปกครองชั้นนอกกับชั้นในต่างกัน

3. แทนที่จะให้เห็นลักษณะการปกครองกรุงเทพมหานครที่ยังต่างกันอยู่ ณ บัดนี้ เฉภาะอำเภอชั้นนอกแลชั้นใน ข้าพเจ้าขอคัดสำเนาหนังสือกราบบังคมทูลฉบับหมายเลขที่ 11/5288 ลงวันที่ 16 กันยายน พ.ศ.1458 เฉภาะข้อ (ค) ลงไว้โดยย่อต่อไปนี้

ลักษณะการปกครองในมณฑลกรุงเทพ มีวิธีราชการเปน 2 อย่าง คือ

ท้องที่กรุงเทพฯ ชั้นนอกแลหัวเมือง (จังหวัด) ปกครองโดยพระราชบัญญัติลักษณะปกครองท้องที่ มีอำเภอ กำนันผู้ใหญ่บ้าน เปนผู้ปกครองท้องที่ตลอดถึงการปราบปรามโจรผู้ร้าย มีกองตระเวน (ตำรวจพระนครบาล) เปนกำลัง เปนกองตรวจตรา สมทบกัน นายอำเภอท้องที่มีน่าที่ทำการไต่สวนชั้นต้น แล้วส่งฟ้องต่อศาล คือ ในหัวเมืองส่งศาลเมือง (จังหวัด) ในกรุงเทพฯ ชั้นนอก 8 อำเภอ ส่งศาลโบรีสภาไต่สวนแลพิจารณา ถ้าคดีเกินอำนาจศาล โบรีสภา ๆ ส่งกรมอัยการฟ้องต่อศาลพระราชอาญาต่อไป ในการปกครองคงเปนอย่างเดียวกันกับหัวเมือง (จังหวัด) ทั้งหลายในพระราชอาณาจักร์ ผิดกันแต่การกะเกณฑ์พลเมืองในกรุงเทพฯ ไม่มี

ฝ่ายอำเภอชั้นในยังหาได้วางระเบียบการปกครองมาแต่เดิม คงมีอำเภอไว้สำหรับทำสัญญาแลช่วยการภาษีอากรบางอย่างเท่านั้น ส่วนการปราบปรามโจรผู้ร้ายแลอรรถคดีทั้งปวงเปนน่าที่กองตระเวนคงจับแลนำส่งศาลโบรีสภาไต่สวน ส่งกรมอัยการฟ้องต่อศาลพระราชอาญา

ข้อติดขัดที่ยังประกาศใช้พระราชบัญญัติ์ลักษณปกครองท้องที่ในอำเภอชั้นในไม่ได้ในทันใด ก็ด้วยเหตุว่าพระราชบัญญัติ์ลักษณปกครองท้องที่ฉบับเก่า ปี 116 เปนการฟั่นเฝือราชการได้เปลี่ยนแปลงแก้ไขมาเปนอันมาก จึงต้องรอพระราชบัญญัติลักษณปกครองท้องที่พระพุทธศักราช 2457 ซึ่งได้แก้ไขใหม่แล้ว แม้เช่นนั้นก็ดี ก็ต้องเลือกคัดบางข้อบางมาตรา ที่ควรจะใช้ได้สำหรับพระนครหลวง ไม่ใช่ทั้งหมด เช่น การเลือกตั้งกำนันผู้ใหญ่บ้านเปนต้น จะใช้ในพระนครหลวงเวลานี้หาลงกันได้สนิทไม่

กระทรวงนครบาลขอพระบรมราชานุญาตจัดอำเภอชั้นใน

ตามหลักเดิมซึ่งกระทรวงนครบาลได้กราบบังคมทูลพระกรุณา ในเรื่องที่จะจัดตั้งอำเภอชั้นใน 25 ตำบล รวมการปกครอง การทะเบียน การกะเกณฑ์พลเมือง การกะเกณฑ์พาหนะในเวลาจำเปน การเก็บภาษีอากรเข้าสมทบกัน ตามที่ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานพระบรมราชานุญาตแล้วนั้น ในเวลานี้ก็ได้เตรียมการจัดตั้งสำนักงานตามเขตร์ท้องที่ ๆ ได้ประกาศกำหนดไว้แล้วเมื่อคราวทำสำมโนครัว พ.ศ.2452 นั้น เห็นด้วยเกล้าว่าสมควรจะประกาศใช้พระราชบัญญัติลักษณการปกครองบางมาตรา สำหรับใช้ในกรุงเทพมหานครได้แล้ว ขอพระราชทานทูลเกล้าฯ ถวายร่างประกาศ ฯลฯ

การเปลี่ยนแปลงราชการกรมพระนครบาล

4. ถัดไปนี้จะได้กล่าวถึงการเปลี่ยนแปลงราชการในกรมพระนครบาล เมื่อเดือนกันยายน พ.ศ.2458 โปรดเกล้าฯ ให้เปลี่ยนแปลงการปกครองมณฑลกรุงเทพฯ แลประกาศจัดการปกครองท้องที่เข้ามาในเขตร์ชั้นในพระนคร ยกกรมทะเบียนไปสมทบแก่กรมพระนครบาล คือ

(ก) ขยายเขตร์พระมหานครตอนทิศเหนือออกไปถึงคลอง 6 วาสายใต้ เมืองธัญญะบุรีตัดข้ามทางรถไฟตรงสถานีดอนเมืองเปนพรมแดน ข้ามลำน้ำเจ้าพระยาไปตามเขตร์เดิม ระหว่างเมืองนนทบุรีกับเมืองประทุมธานี

ทิศใต้ตลอดเขตร์เมืองสมุทรปราการ คงปกครองอ่าวทเลตามเขตร์เดิม แลเขตร์อำนาจกฎหมาย

ทิศตวันออกแลตวันตก ถือตามเขตร์เดิมของเมืองนนทบุรี แลเมืองสมุทรปราการต่อเขตร์มณฑลนครไชยศรีแลมณฑลปราจีณบุรี

(ข) ยกเมืองประทุมธานีแลเมืองธัญญะบุรีไปเข้าสมทบมณฑลกรุงเก่า

(ค) กำหนดการปกครองในเขตร์พระนครหลวงออกเป็น 6 จังหวัด คือ

แบ่งท้องที่กรุงเทพฯ ชั้นในเปน 25 อำเภอ แลรวมอำเภอชั้นนอก 8 อำเภอ แบ่งเปน 2 จังหวัด คือ

รวมท้องที่ฝั่งตวันออกลำน้ำเจ้าพระยาเปนจังหวัดหนึ่งเรียกว่า จังหวัดพระนคร

รวมท้องที่ฝั่งตวันตกลำน้ำเจ้าพระยา เปนจังหวัดหนึ่งเรียกว่า จังหวัดธนบุรี

แบ่งท้องที่ตอนเหนือตอนใต้ เปน

จังหวัดสมุทรปราการ

จังหวัดพระประแดง

จังหวัดนนทบุรี

จังหวัดมินบุรี

เปลี่ยนนามกรมอำเภอเปนกรมพระนครบาล มีนครบาลประจำจังหวัด ตามที่ได้พระราชทานพระกระแสร์ไว้ ตรงตามภาษาอังกฤษว่า ( )

ภาษาฝรั่งเสศว่า ( ) แต่นครบาลจังหวัดพระนครกับจังหวัดธนบุรี คงรวมอยู่ในอธิบดีกรมพระนครบาล มีประกาศกระแสร์พระบรมราชโองการดังต่อไปนี้

ประกาศให้ใช้พระราชบัญญัติ์ลักษณะการปกครองท้องที่ในเขตร์กรุงเทพฯ ชั้นใน ลงวันที่ 18 กันยายน พ.ศ.2458

ประกาศแบ่งท้องที่อำเภอชั้นในออกเปน 25 อำเภอ ลงวันที่ 15 ตุลาคม พ.ศ.2458

ประกาศขยายเขตร์กรุงเทพมหานคร ลงวันที่ 21 ตุลาคม พ.ศ.2458

ประกาศกำหนดเขตร์ท้องที่การปกครองกรุงเทพมหานคร ลงวันที่ 21 ตุลาคม พ.ศ.2458

ประกาศตั้งนครบาลจังหวัดในกรุงเทพฯ ลงวันที่ 21 ตุลาคม พ.ศ.2458

ประกาศเปลี่ยนแปลงนามกรมอำเภอเปนกรมพระนครบาล ตั้งพระยาเพชร์ปาณีเปนอธิบดีกรมพระนครบาล ลงวันที่ 21 ตุลาคม พ.ศ. 2458

ยกกรมทะเบียนไปสมทบกรมพระนครบาล พระบรมราชานุญาตที่

ลงวันที่

น่าที่ราชการกรมพระนครบาล

5. จำแนกน่าราชการกรมพระนครบาลโดยย่อดังต่อไปนี้คือ

(ก) การปกครองในท้องที่กรุงเทพมหานคร ตามพระราชบัญญัติ์ลักษณะการปกครอง

(ข) สำมโนครัวแลจดทะเบียนคนเกิดคนตาย คนเข้าคนออก ตามพระราชบัญญัติจดทะเบียนคนในพระราชอาณาจักร์ ร.ศ.128 (พ.ศ.2452)

(ค) การกะเกณฑ์พลเมืองเข้ารับราชการทหารตามพระราชบัญญัติลักษณเกณฑ์ทหาร ร.ศ.124 (พ.ศ. 2448)

(ฆ) การจดทะเบียนรถทั้งปวงในพระนคร

(ง) การอนุญาตอาวุธปืนในอำเภอชั้นนอก

(จ) ทำทะเบียนนามสกุล

(ฉ) การเก็บภาษีอากรในจังหวัดพระนครแลธนบุรี

(ช) การฟ้องคดีในศาลชั้นต้น ในเขตร์อำเภอชั้นนอก

เหล่านี้รวมอยู่ในน่าที่กรมพระนครบาล

ในการบังคับบัญชาราชการตามปรกติการ มีกำหนดอำนาจน่าที่อยู่ในพระราชบัญญัตินั้น ๆ สำหรับผู้ปกครองทุกชั้นมีนายอำเภอ ซึ่งเปนผู้บังคับบัญชาการอำเภอแลนครบาล จังหวัดบังคับบัญชาการจังหวัด เปนต้น

หลักการปกครองกรุงเทพฯ ชั้นใน

6. ต่อไปนี้จะกล่าวถึงหลักการปกครองในอำเภอชั้นใน อันเปนความปรารถนาของรัฐบาล เมื่อได้จัดตั้งอำเภอวางการปกครองครบถ้วนแล้ว อำเภอจะมีน่าที่ปฏิบัติราชการ กล่าวโดยย่อ คือ

(1) ที่จะจัดแบ่งท้องที่การปกครองให้เปนระเบียบ หลักถานในราชการ วางการบังคับบัญชาราษฎร ตั้งหัวน่าตำบล ฯลฯ เปนต้น ขึ้นไว้ให้พอเหมาะ ให้เปนที่คุ้นเคยของพลเมืองรู้จักลักษณะการปกครองของรัฐบาลอันเปนทางนำมาแห่งความสดวกที่จะบังคับบัญชาพอเมืองอย่างหนึ่ง ให้ในราชการได้ดูแลลงไปทั่วถึงอีกอย่างหนึ่ง ในเวลานี้รัฐบาลได้แต่อาศรัย ตำรวจพระนครบาล อันมีน่าที่ในการปราบปรามโจรผู้ร้ายเท่านั้น ไม่สามารถจะกระทำการเหล่านี้ให้ตลอดได้

หมายเหตุ หลักเรื่องตั้งหัวน่าตำบล แลกำหนดอำนาจน่าที่หัวน่าตำบล ยกไว้พิจารณาเมื่อได้จัดการอย่างอื่นครบถ้วนแล้ว

(2) เมื่อได้มีการปกครองเช่นนี้แล้ว การที่รัฐบาลจะประกาศข้อราชการอันใดแก่พลเมืองก็ดี จะสืบสวนกิจศุขทุกข์ของพลเมืองก็ดี ตลอดถึงการที่จะสืบสังเกตุหรือสดับตรับฟังความประพฤติของพลเมืองก็ดี ก็จะเปนความสดวกแก่รัฐบาลขึ้น ซึ่งบัดนี้ การเหล่านี้ก็ยังบกพร่องอยู่ทั้งนั้น

(3) ในการที่จะร้องเรียนอีกอย่างหนึ่ง เพื่อขอความจัดแจงช่วยเหลือจากรัฐบาล เมื่อได้มีผู้ปกครองสมควรแลได้จัดแจงพลเมืองรู้จักหน้าที่การปกครองแล้ว การเหล่านั้นก็จะเปนไปโดยทางการปกครองของรัฐบาล ในเวลานี้จะเห็นได้อยู่ทั่วไป ว่าการเหล่านี้ได้เปนไปโดยทางคณะแลมูลนายต่างหาก ในที่สุดก็คือหนังสือพิมพ์ นี่ก็เปนข้อหนึ่งซึ่งถ้าพิจารณาให้เลอี้ยดสักหน่อยแล้วก็จะเห็นได้ว่าเปนข้อบกพร่องอยู่ข้อหนึ่ง ซึ่งควรจะต้องจัด การทั้งนี้รวมอยู่ในน่าที่อำเภอ ผู้มีน่าที่ในการปกครอง

(4) ในการเก็บเงินผลประโยชน์แผ่นดินในกรุงเทพฯ ซึ่งได้ยกมารวมอยู่ในน่าที่ความบังคับบัญชาของกรมพระนครบาล เมื่อได้วางการปกครองตามระเบียบใหม่แล้ว ในการเรียกเก็บก็จะเปนการสดวกแลทั่วถึงยิ่งขึ้น เพราะว่าเมื่อได้มีระเบียบการปกครอง พลเมืองรู้จักการบังคับบัญชาของผู้ปกครองโดยตรงเสียแล้ว การกระทำก็ต้องย่อมเปนการสดวกตามกัน

ข้อที่จะเห็นได้ง่ายในเวลานี้ เจ้าพนักงานที่ไปเก็บเงินบางประเภทนั้น ได้เคยถูกกลับมาเพราะเขาไม่เชื่อ ไม่รู้จัก หรือไม่อยากจะรู้จักเนือง ๆ ในที่สุดนี้จึงต้องให้มีกองตระเวนเปนธงเดินนำไป หรือขอออกหมายบังคับไปนับด้วยร้อย ๆ

(5) เหตุอีกอย่างหนึ่งซึ่งคนทั้งหลายย่อมเปนที่รังเกียจกันอยู่มาก ในการตรวจเก็บเงินค่าราชการ แลเพราะเหตุที่รัฐบาลไม่มีบาญชีแน่นอน ก็จึงต้องคอย เที่ยวตรวจจับตามถนนซึ่งถ้าจะว่าตามทางการแล้ว ก็ไม่เปนการสมควรอย่างยิ่ง ควรอยู่หรือที่เจ้าพนักงานจะคอยเที่ยวยึดคนเดินทางถามว่า ท่านเสียเงินสร่วยแล้วหรือยัง ดูเปนการน่าทุเรศเกินนัก เมื่อรัฐบาลได้จัด

อำเภอขึ้นแล้ว ได้กำหนดที่จะวางระบบการทำทะเบียนชายฉกรรจ์เสียใหม่ อันเนื่องถึงการเรียกคนเข้ารับราชการทหารด้วยนั้น แล้วก็อาจจะเลิกการตรวจด้วยวิธีนี้เสียได้

(6) ประโยชน์สำคัญอีกอย่างหนึ่งก็คือ นายอำเภอมีอำนาจที่จะเปรียบเทียบคดีเล็กน้อยในน่าที่ผู้ปกครองเพื่อเปนความสดวกแก่หมู่ชน ซึ่งจะไม่ต้องเสียเวลาทำมาหากิน จะเสร็จกันเสียได้ในทันที โดยไม่ต้องไปศาลก็จะได้แล้วกันเสีย เรื่องเล็ก ๆ น้อย ๆ เช่นนี้ นับด้วยร้อยด้วยพัน ถ้าจัดการนี้ได้ดังประสงค์ การในน่าที่ศาลโบรีสภาก็จะเบาขึ้นอีกเปนอันมาก (พระราชบัญญัติลักษณะปกวครองท้องที่ มาตรา 108)

(7) ลักษณการศึกษาชั้นต้นของทวยราษฎร เปนต้น การที่จะแนะนำเด็กให้เข้าเล่าเรียน แลช่วยเหลือการโรงเรียนอย่างอื่น ๆ การทั้งนี้ก็เปนน่าที่อำเภอ (พระราชบัญญัติลักษณปกครองมาตรา 124-125-126 พระราชหัตถ์เลขาที่ 17/337)

(8) การบังคับเรียกเกณฑ์พลเมืองที่ฉกรรจ์ให้เข้าเปนทหาร การตรวจสอบทะเบียนแลสำรวจทะเบียนให้คงดี ให้ใช้ราชการได้จริง การสอบสวนหรือไต่สวนชั้นต้น ข้อยกเว้นตามกฎหมาย การสืบสวนแลติดตามพลเมืองแลทหารหนี ซึ่งเปนข้อบกพร่องส่วนใหญ่ของการทะเบียนอยู่ในเวลานี้เปนอันมากนั้น ก็จะแก้ไขได้เมื่อได้จัดอำเภอขึ้นครบถ้วนแล้ว

(9) ตามความดำริห์ว่าจะแก้ไขการทำเบียนชายฉกรรจ์เสียใหม่ ด้วยวิธีที่จะออกกฎหมายให้มาขึ้นทะเบียนการนี้จะรวมอยู่ในความรับผิดชอบของอำเภอ

(10) การจดทะเบียนคนเกิดคนตายคนย้ายท้องที่จะได้มีการตรวจตราให้ได้ทะเบียนแน่นอนขึ้น

(11) การตรวจโรคภัยไข้เจ็บ หรือตรวจทุกข์ศุขของหมู่ตำบล ตลอดถึงคนพาลก็จะถี่ถ้วนขึ้น

(12) การที่กำลังจัดอยู่ เช่น เรื่องจดทะเบียน อาวุธปืน การจดทะเบียนนามสกุลซึ่งยังไม่ลงรูปเรียบร้อยนั้น ได้เปนระเบียบเรียบร้อยดีขึ้น

(13) แลความดำริห์การภายน่าในไม่ช้า เปนต้น ตามความดำริห์ของกระทรวงพระคลังฯ เรื่องจดทะเบียนคนติดฝิ่น จดหมายเรื่องการจดทะเบียนการแต่งงาน การเหล่านี้ก็ดูเหมือนจะต้องอยู่ในน่าที่อำเภอ

(14) แลยังมีการจุกจิกเล็ก ๆ น้อย ๆ เช่นการปกครองรักษาที่สาธารณะชนทั้งปวงในท้องถิ่น เปนต้น จึงเปนการจำเปนต้องจัดตั้งฐานะแลกำลัง คือ การจัดตั้งอำเภอผู้ปกครองท้องถิ่นขึ้นให้พอสมควรแก่การงานในชั้นต้น อันเปนความปราถนาของรัฐบาล

เริ่มลงมือจัดอำเภอชั้นใน

7. ถึงแม้จะได้ประกาศจัดการปกครองอำเภอชั้นในมาตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ.2458 แล้วก็ดี แต่กรมพระนครบาลยังหาได้ลงมือจัดการอย่างใด นอกจากจะได้ตระเตรียมการบางอย่างที่สามารถจะทำได้ ไว้คอยงบเปลี่ยนแปลงกรมพระนครบาล ซึ่งกระทรวงพระคลังมหา

สมบัติจะต้องพิจารณาแล้วแลนำความขึ้นกราบบังคมทูลของพระราชทานพระบรมราชานุญาตก่อน

กรมพระนครบาลพึ่งได้รับพระบรมราชานุญาตงบเปลี่ยนแปลงเมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2459 นี้ และได้ลงมือจัดการวางระเบียบการ ออกประกาศเปิดที่ว่าการอำเภอ รวมที่ได้เปิดแล้ว 24 แห่ง

ประกาศเปิดอำเภอครั้งที่ 1 ลงวันที่ 31 พฤศจิกายน พ.ศ.2459

ประกาศเปิดอำเภอครั้งที่ 2 ลงวันที่ 26 ธันวาคม พ.ศ.2459

ประกาศเปิดอำเภอครั้งที่ 3 ลงวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ.2460

หลักการที่จะกระทำในชั้นต้น

8. เปนการสมควรที่จะต้องพิจารณาข้อบกพร่องทั้งหลาย ในระยะเวลาราชการที่ได้ดำเนินล่วงพ้นมาแล้ว เหตุฉนัน จึงได้ดำริห์ที่จะแก้ไข เพิ่มเติมราชการบางอย่างในแพนกนี้เสียใหม่ คือ

<u>ในหมวดทำทะเบียนคนในพระราชอาณาจักร์</u>

(ก) ออกกฎเสนาบดีว่าด้วยการสำมโนครัวกรุงเทพมหานครใหม่ เพราะว่าแต่เดิมเมื่อยังไม่ได้ขยายเขตร์กรุงเทพมหานคร แลออกประกาศจัดการอำเภอชั้นใน การทำสำมโนครัวแยกเปน 2 วิธี อยู่ในเขตร์ชั้นนอกเปนน่าที่กรมการอำเภอสำรวจแล้วแลออกตรวจสอบแก้ไขทุก ๆ ปี ในเขตร์ชั้นในกรุงเทพฯ ได้โปรดเกล้าฯ ให้ตั้งต้นำการสำรวจ เมื่อ ร.ศ.128 (พ.ศ.2452) เปนครั้งแรก ได้ใช้เปนหลักการเรียกเกณฑ์คนเข้ารับราชการหาร แลการคำนวณ การเก็บเงินภาษีอากร ตั้งแต่นั้นมา ตามที่ได้กำหนดไว้แต่เดิม 5 ปีจะทำการสำรวจใหม่ แต่ตามระยะเวลาราชการได้ดำเนินเปลี่ยนแปลงเปนลำดับมา ปรากฏความคลาดเคลื่อนแลบกพร่องด้วยวิธีการจำนวนผู้คนพลเมืองก็คลาดเคลื่อนไป ซึ่งสมควรจะแก้ไขเปลี่ยนแปลงเสียใหม่ และให้ใช้ได้เปนระเบียบเดียวกันตลอดทุกจังหวัดในกรุงเทพมหานคร กฎฉบับนี้ได้ร่างขึ้นแล้ว ส่งไปขอให้กระทรวงยุติธรรมตรวจอยู่

(ข) กฎเสนาบดีว่าด้วยการจดทะเบียนคนเกิดคนตาย ตามที่ได้ประกาศจัดการมาแล้วแต่เพียงในเขตร์ชั้นในเท่านั้น ยังหาได้ประกาศจัดการตลอดทั่วถึงจังหวัดชั้นนอกไม่ แลอีกประการหนึ่งตามระยะเวลาที่ได้กระทำมาแล้ว ปรากฏข้อบกพร่องอยู่บ้าง ได้ร่างแก้ไขให้ใช้ตลอดทุกจังหวัดกรุงเทพมหานคร ได้ส่งไปขอให้กระทรวงยุติธรรมตรวจอยู่เหมือนกัน

(ค) กฎเสนาบดีว่าด้วยคนย้ายในท้องที่ ซึ่งเปนการจำเปนจะต้องกวดขันให้ยิ่งขึ้น เท่าที่มีอยู่ในกฎเสนาบดีเดิม ไม่เปนการเพียงพอแก่ราชการ จึงได้แก้ไขขึ้นใหม่ แลได้นำไปกราบทูลปฤกษา สมเด็จพระเจ้าบรมวงษ์เธอ กรมพระยาเทวะวงษ์วโรประการ ทรงตรวจตราแก้ไขแล้ว และได้รวมส่งไปขอให้กระทรวงยุติธรรมตรวจอยู่

(ฆ) กฎเสนาบดีว่าด้วยป่าช้าแลนายป่าช้า เมื่อได้ออกกฎจัดการจดทะเบียนคนเกิดคนตายแล้ว ควรจะจัดการป่าช้ากำหนดที่ฝังศพ เผาศพแลจัดการในเรื่องศพคนอนาถาไปเสียพร้อมกัน แลได้นำไปกราบทูลปฤกษาสมเด็จพระมหาสมณะ ทรงเห็นชอบด้วยแล้ว เวลานี้กระทรวงยุติธรรมกำลังตรวจอยู่

ในหมวดจดทะเบียนรถ

(ก) สมควรจะออกพระราชบัญญัติล้อเลื่อนฉบับ 1 บังคับการจดทะเบียนบรรดารถส่วนตัวแลบรรดาล้อเลื่อนทั้งหลาย ซึ่งใช้อยู่ในจังหวัดนครทั่วไป แต่ยังหาได้มีกฎหมายบังคับการจดทะเบียนนั้นให้มาจดทะเบียนให้เปนระเบียบทั่วไป พระราชบัญญัตินี้ก็ได้ร่างขึ้นแล้วส่งไปขอให้กระทรวงยุติธรรมตรวจอยู่

(ข) เปนการจำเปนจะต้องประกาศเพิ่มเติมแก้ไขพระราชบัญญัติ์รถยนต์ ร.ศ.128 แลออกกฎเสนาบดีบังคับให้บรรดารถยนต์ต้องมาจดทะเบียนทุกปี แลแก้ระเบียบการบางอย่างสำหรับบังคับบัญชาการในพระราชบัญญัตินี้ แลได้ร่างขึ้นแล้ว รวมส่งไปขอให้กระทรวงยุติธรรมเสร็จจะได้นำความขึ้นกราบบังคมทูลขอรับพระราชทานออกประกาศจัดการต่อไป

กรมพระนครบาล
วันที่ 13 มีนาคม พระพุทธศักราช 2459

เอกสารหมายเลข 8

เรื่อง พระราชบัญญัติลักษณปกครองท้องที่

มีพระบรมราชโองการในพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาจุฬาลงกรณ์พระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวให้ประกาศทราบทั่วกันว่าลักษณปกครองท้องที่คือแบบแผนการที่จะจัดอำเภอกำนันรักษาการตามท้องที่ทั้งปวงนั้น เป็นกำลังสำคัญอย่างหนึ่ง ในการปกครองบ้านเมือง เพราะเป็นต้นเค้าของการที่จะรักษาความปรกติเรียบร้อยในพื้นบ้านพื้นเมือง ตลอดจนการที่จะตรวจตรากิจสุขทุกข์ของอาณาประชาราษฎร์ และที่จะรักษาอำนาจพระราชกำหนดกฎหมาย อนึ่งลักษณะปกครองท้องที่นี้ก็ได้มีแบบแผนในพระราชกำหนดกฎหมาย และเป็นประเพณีมีสืบมาแต่โบราณ แต่อาไศรย์เหตุที่ราชการบ้านเมืองทุกวันนี้ได้เปลี่ยนแปลงมา ในทางเจริญโดยลำดับ จำต้องแก้ไขลักษณปกครองท้องที่ให้ทันกับความเจริญของบ้านเมืองจึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราไว้เป็นพระราชบัญญัติสืบไปดังนี้ คือ

หมวดที่ 1
ว่าด้วยนามแลการที่ใช้
แลรักษาพระราชบัญญัติ

นามพระราชบัญญัติ

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้ ให้เรียกว่า พระราชบัญญัติลักษณปกครองท้องที่ รัตนโกสินทร ศก 116

ใช้พระราชบัญญัติ

มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้ในหัวเมืองทั่วทุกมณฑลเทศาภิบาล

เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย
เป็นผู้รักษาพระราชบัญญัติ

มาตรา 3 ให้เสนาบดี กระทรวงมหาดไทยเป็นผู้รักษาการให้เป็นไป ตามพระราชบัญญัติ

เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย
แลข้าหลวงเทศาภิบาลมีอำนาจที่จะตั้งกฎสำหรับพนักงาน

มาตรา 4 ให้เสนาบดี กระทรวงมหาดไทยแลข้าหลวงเทศาภิบาล เมื่อได้รับอนุมัติของเสนาบดีกระทรวงมหาดไทย แล้วมีอำนาจที่จะตั้งกฎข้อบังคับเจ้าพนักงานผู้กระทำการตามพระราชบัญญัตินี้ได้ตามสมควร เพื่อให้ปฏิบัติราชการ ในหน้าที่ตามพระราชบัญญัติให้เรียบร้อยแลสดวกดีขึ้น หรือเพื่อจะแก้ไขความขัดข้อง โดยเหตุที่ภูมิประเทศหรือลักษณการในท้องที่ต่างกันนั้น

แหล่งที่มา : คัดจาก <u>ราชกิจจานุเบกษา</u> ร.ศ.116 หน้า 105-123

กำหนดเขตที่

มาตรา 5 ในการที่จะกำหนด เขตรหมู่บ้านแลตำบลทั้งปวง ในหัวเมืองใดให้ผู้ว่าราชการเมืองนั้น เมื่อได้อนุมัติของข้าหลวงเทศาภิบาลแล้ว มีอำนาจที่จะกำหนดได้แลการที่จะกำหนดเขตรอำเภอนั้น ก็ให้ข้าหลวงเทศาภิบาลมีอำนาจที่จะกำหนดได้เมื่อได้รับอนุมัติของเสนาบดี กระทรวงมหาดไทยแล้วฉนั้น

ยกเลิกกฎหมายเก่า

มาตรา 6 บรรดาพระราชกำหนดกฎหมายแต่ก่อนบทใดข้อความขัดกับ พระราชบัญญัตินี้ให้ยกเลิกกฎหมายบทนั้น ตั้งแต่วันที่ได้ใช้พระราชบัญญัตินี้ไป

หมวดที่ 2
ว่าด้วยอธิบายศัพท์
ที่ใช้ในพระราชบัญญัติ

อธิบายศัพท์

มาตรา 7 ศัพท์ว่า บ้าน แลเจ้าบ้านซึ่งกล่าวในพระราชบัญญัติ หมวดที่ 3 มาตรา 8 แลมาตรา 9 นั้น ให้พึงเข้าใจความอธิบายดังนี้ คือ

บ้าน

ข้อ 3 ศัพท์ว่า บ้าน นั้น หมายความว่า เรือนหลังเดียวก็ตาม หลายหลังก็ตาม ซึ่งอยู่ในเขตรที่มีเจ้าของ ที่เป็นอิศรส่วน 1 นับในพระราชบัญญัตินี้ ว่าบ้าน 1 แลแพหรือเรือซำ ซึ่งจอดประจำอยู่ที่ใด ถ้ามีเจ้าของครอบครอง เปนอิศรต่างหากหลัง 1 ลำ 1 หรือหมู่ 3 ในเจ้าของคน 1 นั้น ก็นับว่าบ้าน 1 เหมือนกัน

เจ้าบ้าน

ข้อ 2 ศัพท์ว่าเจ้าบ้านนั้น หมายความว่า ผู้เป็นเจ้าของบ้าน เช่นว่ามาในข้อก่อนหรือถ้า เจ้าของบ้าน ไปตั้งภูมิลำเนาอยู่ที่อื่นผู้แทนตัวซึ่งครอบครองบ้านนั้น โดยอาไศรย์อยู่ก็ตาม หรือเช่าอยู่ก็ตามย่อมนับในพระราชบัญญัตินี้ว่า เปนเจ้าบ้านเหมือนกัน

หมวดที่ 3
ว่าด้วยลักษณปกครองหมู่บ้าน

กำหนดหมู่บ้าน

มาตรา 8 บ้านหมู่ 1 จำนวนเจ้าบ้านราว 10 บ้าน หรือราษฎรชายหญิงประมาณ 100 คน ให้จัดเปนหมู่บ้าน 1

เลือกผู้ใหญ่บ้าน

มาตรา 9 ในหมู่บ้าน 1 ให้ราษฎรชายหญิงซึ่งตั้งบ้านเรือน หรือจอดเรือแพประจำอยู่ในหมู่บ้านนั้น ประชุมกันเลือกเจ้าบ้านผู้เปนที่นับถือ ของคนเปนผู้ใหญ่บ้าน คน 1 แลการที่เลือกผู้ใหญ่บ้านนี้คือ

นายอำเภอเปนประธานในการเลือก

ข้อ 1 ให้นายอำเภอ ซึ่งได้ว่ากล่าวท้องที่นั้นนั่งเปนประธาน พร้อมด้วยกำนันแลผู้ใหญ่บ้านในตำบลนั้นให้เลือกเปนการเปิดเผยหรือการลับก็ได้

ข้อ 2 การเลือกนี้ เจ้าพนักงานซึ่งได้รับอำนาจอำนวยการจะได้ถามความเห็นราษฎรให้พร้อมกันเลือก โดยเปิดเผยก็ได้หรือเมื่อเห็นว่าที่เลือก โดยเปิดเผยจะไม่คล่องใจราษฎรผู้เลือก จะให้มาบอกโดยเงียบ ๆ แต่ทีละคนมิให้เพื่อนบ้านรู้ว่าเลือกผู้ใดก็ได้

ผู้ใดรับเลือกมากได้เปนผู้ใหญ่บ้าน

ข้อ 3 ถ้าราษฎร ไม่พร้อมใจกันเลือกผู้หนึ่งผู้ใดไซร้ ให้เจ้าบ้านคนที่ราษฎรมากด้วยกันเลือกได้เปนผู้ใหญ่บ้าน

ผู้ใหญ่บ้านไปรับหมายตั้งที่เมือง

ข้อ 4 เมื่อราษฎรได้เลือกผู้ใดให้เปนผู้ใหญ่บ้าน ก็ให้นายอำเภอพาตัวผู้นั้นเข้าไปยังที่ว่าการเมือง เพื่อได้รับหมายตั้งจากผู้ว่าราชการเมือง

วุฒิผู้ใหญ่บ้าน

มาตรา 10 ผู้ที่ต้องเลือกเปนผู้ใหญ่บ้านนั้นจะต้องเปนชายมีอายุ ไม่ต่ำกว่า 21 ปี อย่างหนึ่ง ต้องเปนคนในบังคับพระราชกำหนดกฎหมายอย่างหนึ่ง แลมิใช่เปนทหารที่ยังอยู่ในหน้าที่รับราชการ ประจำอย่างหนึ่งถ้าราษฎรเลือกผู้ใหญ่บ้านถูก ผู้ต้องข้อห้ามอย่างใด จะให้เลือกใหม่ก็ได้ แต่ถ้าต้องเลือกใหม่เช่นนี้ นายอำเภอต้องแจ้งความต่อผู้ว่าราชการเมือง ให้ทราบเหตุผลจะทุกราย

ตั้งผู้ใหญ่บ้าน

มาตรา 11 ราษฎรเลือกผู้ใดเปนผู้ใหญ่บ้านแล้วให้มอบบาญชีสำมะโนครัว ในหมู่บ้านนั้นให้ผู้ใหญ่บ้านรักษาไว้ แลให้ผู้ว่าราชการเมืองทำหมายตั้งผู้นั้น เปนผู้ใหญ่บ้านแลชี้แจงหน้าที่ แลอำนาจของผู้ใหญ่บ้านให้เข้าใจจงทุกประการ

หน้าที่ผู้ใหญ่บ้านรักษาความเรียบร้อย

มาตรา 12 หน้าที่ของผู้ใหญ่บ้านนั้นดังนี้ คือ

ข้อ 1 ให้ตั้งใจรักษา ความสุขสำราญของราษฎร ซึ่งเปนลูกบ้านแลช่วยป้องกันความทุกข์ไภยของลูกบ้าน โดยเต็มกำลังแลปฤกษาหารือกำนัน แลเพื่อนผู้ใหญ่บ้านในตำบลนั้น ในธุระแลการต่าง ๆ ซึ่งเกิดขึ้นในหมู่บ้านนั้น แลช่วยกันจัดไปตามสมควร

บอกเหตุการต่อกำนัน

ข้อ 2 ถ้าผู้ใหญ่บ้าน รู้เห็นเหตุการแปลกปลาดอันใดเกิดขึ้น ต้องรีบนำความแจ้งต่อกำนันให้ทราบ

ปราบปรามคนพาล

ข้อ 3 ลูกบ้านคนใด ประพฤติชั่วร้ายให้เปนทุกข์โทษไภย แก่ผู้อื่นโดยมิเปนธรรมให้เรียกตัวมาว่ากล่าว สั่งสอนตามควรถ้าว่าไม่ฟังให้จับตัวส่งกำนัน

ตรวจคนจร

ข้อ 4 ให้คอยตรวจตราคนจร ซึ่งไปมาอาไศรย์ในหมู่บ้านนั้น แลคอยไต่สวนลูกบ้านซึ่งคบค้าคนจร ถ้าเห็นแปลกปลาดเปนที่สงไสยว่าจะเปนโจรผู้ร้าย ให้จับตัวส่งกำนัน

ตรวจเหตุร้าย

ข้อ 5 ถ้าลูกบ้านรับซื้อ หรือรับจำนำของแปลกปลาด หรือมีบาดแผลหรือฟกช้ำหรือตายโดยปจุบันอันควรสงไสย ว่าจะคบโจรผู้ร้ายกระทำโจรกรรม หรือเพราะผู้อื่นกระทำเอาโดยทุจริต ให้สืบสวนไล่เลียงให้รู้เหตุผลแล้วแจ้งต่อกำนันโดยเร็ว

ทำสำมะโนครัว

ข้อ 6 ให้รักษาบาญชี สำมะโนครัวแลคอยแก้ไขให้ลูก ตามจำนวนคนที่มีอยู่หรือที่จะไปอยู่ที่อื่น หรือมาอยู่จากที่อื่นหรือเกิดตายในหมู่บ้านนั้น

จับโจรแลดับไฟ

ข้อ 7 ถ้าเกิดโจรผู้ร้าย หรือไฟไหม้หมู่บ้านนั้น หรือที่ใกล้เคียงกันให้เรียกลูกบ้านช่วยกัน ต่อสู้ติดตามจับโจรผู้ร้ายแลช่วยกันดับไฟ โดยเต็มกำลัง

ให้มีเครื่องสัญญาเรียกลูกบ้าน

ข้อ 8 ในหมู่บ้าน 1 ให้ผู้ใหญ่บ้านจัดหาเครื่องที่มีเสียงดัง เช่นกับฆ้องกลองเกราะเปนต้น ไว้ที่บ้านผู้ใหญ่บ้านสำหรับใช้เปนเครื่องสัญญา ตีเรียกลูกบ้านมาพร้อมกันช่วยต่อสู้จับโจรผู้ร้าย หรือ

ช่วยดับเพลิงในเวลามีเหตุเกิดขึ้น ลักษณสัญญาเรียกลูกบ้านเช่นนี้ ให้ผู้ใหญ่บ้านนัดแนะชี้แจงแก่ลูกบ้านให้เข้าใจกัน

โทษลูกบ้านไม่ช่วยจับโจรและดับไฟ

มาตรา 13 ถ้าเหตุดังว่ามา ในข้อก่อนเกิดขึ้นในหมู่บ้าน ผู้ใหญ่บ้านตีสัญญาเรียกลูกบ้าน ลูกบ้านคนใดขัดขืนไม่มาช่วยตามสัญญามีความผิด ต้องระวางโทษสถาน 1 ให้จำไว้ ไม่เกินกว่าเดือน 1 สถาน 1 ปรับเปนเงิน ไม่เกินกว่า 160 บาท สถาน 1 ให้จำแลปรับด้วย ให้ผู้ใหญ่บ้านเอาตัวลูกบ้านคนนั้น มอบกำนันพาไปส่งนายอำเภอไต่สวน ถ้าได้หลักถานให้นายอำเภอขอต่อศาล ให้ปรับไหมลงโทษลูกบ้านผู้กระทำผิด ตามโทษานุโทษ

โทษลูกบ้านละเมิดผู้ใหญ่บ้าน

มาตรา 14 ถ้าผู้ใหญ่บ้าน บังคับบัญชาราชการตามหน้าที่ แลลูกบ้านคนใดขัดขืนไม่กระทำตาม หรือพ่อลวงอำพรางให้ผู้ใหญ่บ้าน ลูกบ้านคนนั้นมีความผิดต้องระวางโทษปรับเปนเงิน ไม่เกิน 20 บาท สถาน 1 จำขังไว้ไม่เกินเดือน 1 สถาน 1 หรือปรับแลจำด้วยทั้ง 2 สถาน ให้ผู้ใหญ่บ้านจับตัวมอบกำนันพาไปส่งนายอำเภอ เมื่อนายอำเภอไต่สวนได้หลักถาน ให้ขอต่อศาลให้ปรับไหมลงโทษแก่ผู้ทำผิดตามโทษานุโทษ

โทษผู้ใหญ่บ้านละเมิดหน้าที่

มาตรา 15 ถ้าผู้ใหญ่บ้านละเมิดหน้าที่เหล่านี้ประการใด โทษไหมถาน ละเมิดตามบรรดาศักดิ์ ศักดินา 300 ไร่ ไหมลาหนึ่งเปนเงินไม่เกินกว่า 33 บาท ตามความผิดแลเหตุผลยกไว้เปนพินัยหลวง แต่ถ้าความผิดที่กระทำนั้นต้องระวางโทษ ตามพระราชกำหนดกฎหมายเกินถานละเมิดขึ้นไป ต้องรับพระราชอาญาตามโทษานุโทษ ในกระทงที่หนักนั้น

เหตุที่ผู้ใหญ่บ้านต้องออก

มาตรา 16 ถ้าหากว่า ผู้ใหญ่บ้านคนใดไม่สมควรอยู่ในตำแหน่งด้วยเหตุดังว่าต่อไปนี้อย่างใด ใดคือ

เพราะไปอยู่ที่อื่น

ข้อ 1 ไปอยู่เสียพ้นท้องที่ หมู่บ้านที่ได้ว่ากล่าวไม่มีกำหนดที่จะกลับ หรือกำหนดเกินกว่า 6 เดือนขึ้นไป

เพราะต้องราชทัณฑ์

ข้อ 2 ต้องราชทัณฑ์อย่างใดใด นับแต่ต้องคิดเวรจำขึ้นไป

เพราะไปทำราชการ

ข้อ 3 ไปมียศแลตำแหน่งราชการอย่างอื่นซึ่งจะทำการในหน้าที่ ผู้ใหญ่บ้านไม่ได้

เพราะทำทุจริต

ข้อ 4 กระทำทุจริตในหน้าที่

เพราะลูกบ้านขอให้ออก

ข้อ 5 ลูกบ้านในหม่บ้านนั้น โดยมากด้วยกันร้องขอให้เปลี่ยน

เพราะหมู่บ้านร่วงโรย

ข้อ 6 ลูกบ้าน อพยพไปอยู่ที่อื่นเสียจนเปนหมู่บ้านไม่ได้ ให้ผู้ว่าราชการเมืองหมายเอาผู้ใหญ่บ้านนั้น ออกเสียจากตำแหน่ง

เหตุที่ต้องตั้งผู้ใหญ่บ้าน

มาตรา 17 การที่ต้องเลือก ผู้ใหญ่บ้านขึ้นใหม่นั้น อาไศรย์เหตุ 2 ประการคือ

เพราะลูกบ้านมากขึ้น

ข้อ 1 ถ้าลูกบ้านในหมู่บ้านใด ทะวีขึ้นจะเปนด้วยผู้คนเกิดก็ตาม หรืออพยพมาแต่ที่อื่นก็ตาม เมื่อกำนันแลผู้ใหญ่บ้านในตำบลนั้น ปฤกษากันเห็นว่าจำนวนคนหมู่บ้านใด เกินกว่าความสามารถในผู้ใหญ่บ้านคนเดียว จะดูแลควบคุมให้เรียบร้อยได้ให้กำนันนำความแจ้งต่อกรมการอำเภอ ให้พิเคราะห์ด้วยอีกชั้น 1 แล้วให้กรมการอำเภอบอกเข้าไปยังผู้ว่าราชการเมือง เมื่อผู้ว่าราชการเมืองเห็นสมควรแล้ว ก็ให้ลูกบ้านเลือกตั้งผู้ใหญ่บ้านเพิ่มเติมขึ้นใหม่ได้

เพราะตำแหน่งเดิมว่าง

ข้อ 2 ถ้าผู้ใหญ่บ้านออก แลตำแหน่งผู้ใหญ่บ้านหมู่ใดว่างลง ให้กำนันในตำบลนั้นแจ้งต่อนายอำเภอ ซึ่งเปนผู้บังคับการในท้องที่อำเภอนั้น ให้ทราบภายใน 7 วันแลให้นายอำเภอไปเปนประธาน พร้อมด้วยกำนันผู้ใหญ่บ้าน เรียกลูกบ้านในหมู่บ้านที่ตำแหน่งว่างนั้น เลือกสรรผู้ใหญ่บ้านขึ้นใหม่ ตามวิธีที่ได้ว่าไว้ในพระราชบัญญัตินี้ภายในกำหนด 7 วัน แต่ได้ทราบความจากกำนัน

กำนันมอบถะเบียนแลเปลี่ยนหมายตั้ง

สำหรับผู้ใหญ่บ้าน

มาตรา 18 เมื่อผู้ใหญ่บ้าน ต้องออกจากตำแหน่งด้วยเหตุประการใดใด เปนหน้าที่ของกำนันในตำบลนั้น จะต้องเรียกหมายตั้งแลถะเบียนบาญชี ที่ได้ทำขึ้นไว้ในหน้าที่ผู้ใหญ่บ้านนั้นมารักษาไว้ เมื่อผู้ใดรับตำแหน่งเปนผู้ใหญ่บ้านแทน ก็ให้มอบถะเบียนทั้งปวงให้ แต่หมายตั้งนั้นกำนันต้องส่งให้กรมการอำเภอไปจัดการ ที่จะเปลี่ยนมาให้คนใหม่ได้ตรงกับชื่อ อนึ่งในการที่จะเรียกหมายตั้งและถะเบียนบาญชี ที่ได้ว่ามาในข้อนี้ถ้าขัดข้องประการใด กำนันต้องรีบแจ้งความต่อกรมการอำเภอ

ผู้ใหญ่บ้านทำการแทนกัน

มาตรา 19 ถ้าผู้ใหญ่บ้าน คนใดจะทำการในหน้าที่ไม่ได้ ในครั้งหนึ่งคราวหนึ่งเช่นมีกิจธุระไปทางไกลเปนต้น ให้มอบหน้าที่แก่ผู้ใหญ่บ้านคนใดคนหนึ่ง ในหมู่บ้านที่ใกล้เคียงในตำบลอันเดียวกันให้ทำการแทนกว่าจะมา แลต้องบอกให้กำนันทราบไว้ด้วย

ผู้ใหญ่บ้านต้องถือน้ำ

มาตรา 20 ผู้ใหญ่บ้านต้องถือน้ำพระพิพัฒนสัตยาปีละครั้ง 1 เปนกำหนด

ยกราชการอย่างอื่น

พระราชทานให้ผู้ใหญ่บ้าน

มาตรา 21 ผู้ใหญ่บ้าน จะเปนไพร่หลวงหรือมีหน้าที่ต้องเสียข้าราชการเสียส่วยอันใดก็ดี ถ้าเปนผู้ใหญ่บ้านอยู่ตราบใดทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พ้นหน้าที่ราชการและไม่ต้องเสียเงินเหล่านั้นทั้งสิ้น

หมวดที่ 4

ว่าด้วยลักษณปกครองตำบล

กำหนดตำบล

มาตรา 22 หลายหมู่บ้าน รวมกันราว 10 หมู่บ้านให้จัดเปนตำบล 1 ให้ผู้ว่าราชการเมืองปักหมายเขตรตำบลนั้น ให้ทราบได้โดยชัดเจนว่าเพียงใด ถ้าที่หมายเขตรไม่มีลำห้วยหนองคลองบึงบาง หรือสิ่งใดเปนสำคัญได้ก็ให้ผู้ว่าราชการเมือง จัดให้มีหลักปักหมายเขตรอันจะถาวรอยู่ไปได้ยืนนาน

ผู้ใหญ่บ้านเลือกกำนัน

มาตรา 23 ให้ผู้ใหญ่บ้าน ทั้งปวงในตำบลนั้นเลือกกันเปนกำนัน นายตำบลคน 1 แลการเลือกกำนันนี้ นายอำเภอซึ่งได้ว่ากล่าวท้องที่ต้องนั่งเปนประธาน เมื่อผู้ใหญ่บ้านในตำบลนั้นเห็นพร้อมกัน หรือโดยมากด้วยกันว่าผู้ใหญ่บ้านคนใด สมควรจะเปนกำนัน ก็ให้นายอำเภอพาตัวผู้ได้รับเลือกนั้นเข้าไปยังศาลากลาง ที่จะได้รับหมายตั้งจากผู้ว่าราชการเมือง

การปกครองตำบลอยู่ในหน้าที่

กำนันกับผู้ใหญ่บ้าน

มาตรา 24 บรรดาการที่จะตรวจตรารักษาความปรกติเรียบร้อยในตำบล คือ การที่จะคอยว่ากล่าวลูกบ้าน ให้ประพฤติตามพระราชกำหนดกฎหมายก็ดี หรือการที่จะป้องกันภยันตราย แลรักษาความศุขสำราญของลูกบ้านก็ดี หรือการที่จะรับกิจศุขทุกข์ของลูกบ้าน ขึ้นร้องเรียนต่อผู้ว่าราชการเมืองกรมการ แลจะรับข้อราชการมาประกาศแก่ลูกบ้านก็ดี หรือที่จะจัดการตามพระราชกำหนดกฎหมาย เช่นการตรวจและนำเก็บภาษีอากร ในตำบลนั้นก็ดีการทั้งนี้อยู่ในหน้าที่ของกำนัน ผู้เปนหัวหน้าในตำบล และผู้ใหญ่บ้านทั้งปวงในตำบลนั้น จะต้องช่วยกันเอาเปนธุระจัดการให้เรียบรอ้ย ได้ตามสมควรแก่หน้าที่เมื่อมีการอันใดเกิดขึ้น กำนันเห็นสมควรจะปฤกษาหารือกัน ในระหว่างกำนันและผู้ใหญ่บ้านทั้งปวง กำนันก็มีอำนาจที่จะเรียกบรรดาผู้ใหญ่บ้านในตำบลนั้น มาประชุมปฤกษาหารือกัน แลให้เอาเสียงเห็นพร้อมกันโดยมาก เปนที่ชี้ขาดตกลงในการที่ปฤกษาหารือนั้น

เหตุซึ่งกำนันควรเรียกผู้ใหญ่บ้าน
ประชุมกัน

มาตรา 25 ในการที่กำนันสมควรจะเรียกผู้ใหญ่บ้านทั้งปวง มาประชุมปฤกษาหารือนั้น คือ

ประชุมเพื่อปฤกษาการ ทั่วไป
เดือนละ 2 ครั้ง

ข้อ 1 โดยปรกติให้กำนันกับผู้ใหญ่บ้านประชุมพร้อมกันในต้นเดือนครั้ง 1 กลางเดือนครั้ง 1 ทุกเดือนเพื่อไต่ถามเหตุการแลปฤกษาหารือการ ที่จะรักษาหน้าที่ในตำบลให้เรียบร้อย

ประชุมเพื่อสืบจับโจรผู้ร้าย

ข้อ 2 ถ้ามีเหตุโจรผู้ร้ายปล้นสดมหรือไล่ต้อนโค กระบือ ในตำบลนั้นไป หรือมีโจรผู้ร้ายแต่ที่อื่น มามั่วสุมในตำบลนั้นหรือมีเหตุควรสงไสย ว่าลูกบ้านในตำบลนั้นบางคนจะเกี่ยวข้องเปนโจรผู้ร้าย ให้กำนันประชุมผู้ใหญ่บ้านพร้อมกัน เรียกลูกบ้านออกติดตามไต่สวน เอาตัวโจรผู้ร้ายแลของกลาง ตามควรแก่การ

ประชุมเพื่อเรียกประกันลูกบ้าน
ที่ประพฤติตัวไม่ดี

ข้อ 3 ถ้าลูกบ้านคนใด ประพฤติตนให้เปนที่สงไสยว่าเปนคนประพฤติชั่วคือ เปนคนมักคบคนจรเที่ยวเตร่ ในเวลาค่ำคืนก็ตามหรือมักเมามายวิวาทบาดทะเลาะกับเพื่อนบ้านก็ตาม หรือเปนคนโซ ติดสุรายาฝิ่นเที่ยวเตร็จเตร่ไม่ทำมาหากิน โดยปรกติก็ตาม ถ้ากำนันกับผู้ใหญ่บ้านในตำบลนั้นประชุมปฤกษาเห็นควร จะเรียกประกันทานบนลูกบ้านคนนั้นก็เรียกได้ ถ้าลูกบ้านคนนั้นหาประกันให้ไม่ได้ ก็ให้คุมตัวไปส่งกรมการอำเภอ เพื่อจะได้ส่งไปยังศาลให้บังคับตามกฎหมาย

ประชุมเพื่อบังคับให้ลูกบ้านย้ายที่
อยู่จากที่เปลี่ยว

ข้อ 4 ถ้าลูกบ้านคนใดไปตั้งทับกระท่อมหรือเรือนโรงอยู่ในที่เปลี่ยว ในตำบลนั้นซึ่งน่ากลัวจะเปนอันตราย ด้วยโจรผู้ร้ายหรือน่าสงไสยว่า จะเปนสำนักนี้โจรผู้ร้ายการอย่างนี้ให้กำนัน กับผู้ใหญ่บ้านในตำบลนั้นประชุมปฤกษากันดู เมื่อเห็นเปนการสมควรแล้ว จะบังคับให้ลูกบ้านคนนั้นย้ายเข้ามาอยู่เสียในหมู่บ้านราษฎรก็บังคับได้

ประชุมเพื่อป้องกันการเลี้ยงชีพ
ในตำบลให้พ้นภยันตราย

ข้อ 5 ในเวลาใดจะมีอันตรายแก่การทำมาหากินของลูกบ้านในตำบลนั้น เช่นมีเหตุน้ำมากหรือน้ำน้อยเกินไปเปนต้น ให้กำนันกับผู้ใหญ่บ้านทั้งปวง ประชุมปฤกษาหารือกันในการที่ จะป้องกันเยียวยาแก้ไขภยันตราย ด้วยอาการที่จะแนะนำลูกบ้านให้ลงแรงช่วยกันได้ประการใด หรือเห็นเปนการเหลือกำลัง จะต้องร้องเรียนต่อผู้ว่าราชการเมือง แลกรมการขอกำลังแลอำนาจรัฐบาลช่วย

ประการใด ก็ให้จัดการตามที่ปฤกษาหารือตกลงกันนั้น แลต้องช่วยกันเปนธุระ ให้สำเร็จประโยชน์ในการนั้นตามสมควร

ประชุมเพื่อตัดสินความเกี่ยงแย่ง

ข้อ 6 ถ้าผู้ใหญ่บ้านในตำบล เกิดเกี่ยงแย่งกันในหน้าที่ แลตำแหน่งราชการประการใด เมื่อกำนันเห็นเปนความขัดข้องจะตัดสินให้เด็จขาดด้วยลำพังตนไม่ได้ จะเรียกผู้ใหญ่บ้านทั้งปวงในตำบลนั้น ประชุมกันปฤกษาหารือ เอาความตกลงกันเปนคำตัดสินก็ได้

ประชุมทำถะเบียน

ข้อ 7 ในการที่จะสำรวจ ถะเบียนบาญชีต่าง ๆ เพื่อประโยชน์ในราชการ เช่นการที่จะทำบาญชีไร่นา แลสิ่งซึ่งต้องพิกัดภาษีอากรในตำบลนั้น กำนันจะเรียกผู้ใหญ่บ้านทั้งปวง ประชุมกันตรวจทำบาญชีให้ถูกต้อง และให้ลงชื่อพร้อมกันเปนพยานในบาญชีที่จะยื่นต่อเจ้าพนักงานก็ได้

ประชุมทำรายงาน

ข้อ 8 ในการที่จะทำรายงานประจำ หรือรายงานจรอย่างใดใดยื่นต่อกรมการอำเภอกำนันจะเรียกประชุมผู้ใหญ่บ้าน ในตำบลนั้นพร้อมกันตรวจสอบก่อน แลจะให้ลงชื่อเปนพยานในรายงานนั้นก็ได้

ประชุมประกาศราชการ

ข้อ 9 ในเวลาที่ผู้ว่าราชการเมืองมีหมายให้ประกาศข้อราชการอันใดแก่ราษฎร กำนันจะเรียกประชุมผู้ใหญ่บ้าน ในตำบลนั้นพร้อมกันชี้แจงให้เปนที่เข้าใจ
ข้อราชการอันนั้นแล้ว แลให้รับข้อราชการไปประกาศอีกชั้น 1 ก็ได้

ประชุมรักษาความเรียบร้อย
ในการนักขัตฤกษ์

ข้อ 10 ในเวลาใดมีการนักขัตฤกษ์ หรือประชุมจนเปนการใหญ่ในตำบลนั้น กำนันจะเรียกผู้ใหญ่บ้านพร้อมกันมา ให้ช่วยกันพิทักษรักษาความเรียบร้อย ในที่อันนั้นก็ได้

ประชุมเพื่อรับผู้มีบรรดาศักดิ์

ข้อ 11 ในเวลามีการพิเศษ เช่นรับเสด็จพระราชดำเนิน หรือพระบรมวงษานุวงษ์ข้าราชการหรือแขกเมืองที่มีบรรดาศักดิ์มาสู่ตำบลนั้น กำนันจะเรียกบรรดาผู้ใหญ่บ้านประชุมช่วยกันจัดการรับเสด็จ แลรับรองให้สมควรแก่ราชการก็ได้ แม้ถ้าเปนการจำเปนจะขอแรงลูกบ้าน ให้ช่วยกันก็ได้แต่ห้ามมิให้เรี่ยรายลง เอาเงินทองทรัพย์สิ่งของแก่ลูกบ้านด้วยประการใดใดเปนอันขาด

ประชุมแจ้งข้อราชการแก่ผู้ตรวจ

ข้อ 12 เวลากรมการอำเภอ หรือข้าหลวงผู้ว่าราชการเมือง แลกรมการเมือง มาตรวจการในท้องที่ กำนันจะเรียกผู้ใหญ่บ้านในตำบล ประชุมพร้อมกันเพื่อแจ้งราชการก็ได้

หน้าที่กำนัน

ข้อ 1 ให้เปนธุระปฤกษาหารือกับผู้ใหญ่บ้านรักษาความเรียบร้อย คอยป้องกันแก้ไขอย่าให้มีเหตุไภยอันตราย แก่ราษฎรในตำบล

เอาตัวผู้ละเมิดส่งกรมการอำเภอ

ข้อ 2 ถ้าลูกบ้านคนใดละเมิดหรือขัดคำสั่งผู้ใหญ่บ้าน หรือผู้ใหญ่บ้านทำนอกเหนือเหลือเกินแก่อำนาจและหน้าที่ ให้กำนันคุมตัวไปส่งกรมการอำเภอ ให้ไต่สวนแลร้องขอให้ศาลพิพากษาลงโทษตามกฎหมาย

บอกเหตุโจรผู้ร้าย
ต่อกรมการอำเภอ

ข้อ 3 ถ้ามีเหตุโจรผู้ร้าย หรือการตีรันฟันแทงหรือว่ามีคนพาล ตั้งสมัคพรรคพวกจะก่อการร้ายขึ้นในตำบล ต้องรีบนำความไปแจ้งต่อกรมการอำเภอ ถ้าหากว่าอาจจะจับตัวผู้ร้ายได้ ก็ให้จับตัวไปส่งกรมการอำเภอด้วย

ช่วยในการทำอายัดิชัณสูตร
และตราสิน

ข้อ 4 ถ้ามีผู้มาขออายัดิตัวคนหรือสิ่งของก็ดี หรือผู้ต้องโจรกรรมจะทำกฎหมายตราสิน หรือมีผู้จะขอทำชัณสูตรบาดแผลก็ดี ทั้งนี้ให้กำนันสืบสวนฟังข้อความแล้วรีบนำตัวผู้ขอแลผู้ต้องอายัดิและทรัพย์สิ่งของกลางบรรดาที่จะพาไปได้นั้น ไปยังนายอำเภอ ถ้าสิ่งของกลางอย่างใดจะพอไปไม่ได้ก็ให้กำนันชัณสูตรให้รู้เห็นว่าเปนอย่างไร แล้วนำความไปแจ้งต่อนายอำเภอในขณะนั้น

สืบจับโจรผู้ร้ายแลส่งตัวคน

ข้อ 5 สืบสวนติดตามจับโจรผู้ร้าย และผู้กระทำผิดกฎหมาย แลเรียกตัวคนส่งตามบัตรหมายแลคำสั่งของกรมการอำเภอ

สงเคราะห์คนเดินทาง

ข้อ 6 ดูแลคนเดินทาง ซึ่งไม่มีเหตุควรสงไสยว่าจะเปนผู้ร้ายให้ได้มีที่พักตามควรถ้าเปนที่สงไสยให้พาตัวไปส่งกรมการอำเภอ

สงเคราะห์คนเดินราชการ

ข้อ 7 ถ้าผู้เดินทางด้วยราชการ จะต้องการคนนำทาง หรือจะขาดแคลนพาหะนะเสบียงอาหารลงในระหว่างทาง จะร้องขอต่อกำนันให้ช่วยสงเคราะห์ กำนันต้องช่วยจัดหาให้ตามที่จะทำได้ถ้าหากว่าการที่ช่วยเหลือนั้น จะต้องออกราคาค่าจ้างเพียงใด ให้กำนันเรียกเอาแก่ผู้เดินทางนั้นกำนันไม่จำเปนจะต้องออกทุนทรัพย์ของตน แลห้ามมิให้กะเกณฑ์เอาทรัพย์สมบัติ ของผู้หนึ่งผู้ใดเปนอันขาด

รักษายอดสำมะโนครัว

ข้อ 8 ให้รักษาบาญชียอดหลังคาเรือนในตำบลนั้น และคอยแก้ไขเพิ่มเติมให้ถูกต้องกับบาญชีของผู้ใหญ่บ้าน แลทำบาญชียอดชายหญิงในตำบลรักษาไว้ และคอยแก้ไขให้ถูกต้อง ตามที่คนจะไปอยู่ที่อื่นหรือมาอยู่แต่ที่อื่น หรือเกิดขึ้นใหม่แลตายไป

ทำบาญชีสิ่งของต้องภาษี

ข้อ 9 ทำบาญชีนาแลสิ่งซึ่งต้องภาษีอากรในแขวงนั้น ยื่นต่อกรมการอำเภอตามพระราชบัญญัติ ภาษีอากรนั้น

นำเก็บภาษี

ข้อ 10 นำเจ้าพนักงานเก็บภาษีอากรจากราษฎรในตำบลนั้น แลต้องตรวจตราให้เก็บแก่กันแต่ตามพิกัดอัตรา

รายงานเหตุการต่อกรมการอำเภอ

ข้อ 11 กำนันรู้เห็นเหตุทุกข์ร้อนของราษฎรหรือการแปลกปลาด เกิดขึ้นในตำบลต้องรีบรายงานต่อกรมการอำเภอให้ทราบ แลรายงานนี้จะเขียนเปนจดหมายยื่น หรือจะไปให้ถ้อยคำแจ้งความก็ได้

กำนันต้องถือน้ำ

ข้อ 12 ถึงระดูตรุศสารท ต้องไปถือน้ำพระพิพัฒสัตยา ที่เมืองใหญ่

อำนาจกำนัน

มาตรา 27 กำนันนายตำบล มีอำนาจดังนี้ คือ

จำโจรผู้ร้ายได้

ข้อ 1 ถ้าจับโจรผู้ร้ายได้ จะจำโซ่ตรวนป้องกันมิให้หลบหนีก็ได้ แต่ให้รีบส่งกรมการอำเภอ

อำนาจเหนือผู้ใหญ่บ้าน

และราษฎร

ข้อ 2 ถ้ากำนันบังคับราชการ ตามหน้าที่ผู้ใหญ่บ้านแลราษฎรมิกระทำตาม หรือเททุบายหลอกลวงกำนันประการใด ผู้นั้นมีความผิดต้องระวางโทษ ปรับเปนเงินไม่เกิน 20 บาท สถาน 1 จำขังไว้ไม่เกินเดือน 3 สถาน 1 หรือทั้งปรับแลจำด้วยทั้ง 2 สถานให้กำนันคุมตัวผู้นั้นไปส่งกรมการอำเภอไต่สวน ขอให้ศาลปรับไหมลงโทษตามโทษานุโทษ

เปรียบเทียบความแพ่ง

ข้อ 3 ความแพ่ง กำหนดโดยทุนทรัพย์หรือเบี้ยปรับไหมไม่เกิน 100 บาทแลเปนความซึ่งไม่มีโทษหลวงเหล่านี้ เกิดขึ้นในตำบลใดหรือตัวจำเลยอยู่ในตำบลใด ถ้าโจทย์มาร้องฟ้องต่อกำนัน ก็ให้กำนันนายตำบลนั้นมีอำนาจที่จะเรียกตัวจำเลย แลพยานมาไต่ถามแลเปรียบเทียบให้แล้วต่อกันตามสมควรโดยไม่ต้องไปร้องฟ้องยังโรงศาลก็ได้

ในการเปรียบเทียบนี้ ถ้าโจทย์จำเลยยอมกันตามคำเปรียบเทียบ ให้ความนั้นเปนแล้วต่อกัน โจทย์หรือจำเลยจะเอาคะดีเรื่องนั้นไปรื้อร้องฟ้อง ยังโรงศาลต่อไปอีกไม่ได้ ถ้าหากว่าโจทย์หรือจำเลยไม่ยอมตามคำเปรียบเทียบ ก็ให้กำนันบอกโจทย์ให้ไปร้องฟ้องว่ากล่าวกัน ตามโรงศาลถ้าโจทย์จำเลย ยอมตามคำเปรียบเทียบแล้วแลภายหลังฝ่ายใด ไม่กระทำตามยอมนั้นให้กำนันนายตำบลขออำนาจศาล ซึ่งได้บังคับคะดีท้องที่ตำบลนั้น บังคับคู่ความฝ่ายนั้นให้กระทำตามยอมนั้นได้ทุกประการ

โทษกำนันละเมิดหน้าที่

มาตรา 28 ถ้ากำนันละเมิดหน้าที่ ที่ว่ามานี้แล้วประการใด ต้องปรับไหมถานละเมิดตามบรรดาศักดิ์ศักดินา 400 ไร่ ไหมลาหนึ่งเปนเงินไม่เกิน 48 บาท ตามความผิดแลเหตุผลยกขึ้นเปนพินัยหลวง แต่ถ้าความผิดที่กระทำนั้น ต้องระวางโทษตามพระราชกำหนดกฎหมายเกินถานละเมิดขึ้นไป ต้องรับพระราชอาญา ตามโทษานุโทษในกระทงที่หนักนั้น

เหตุที่ต้องเปลี่ยนกำนัน

มาตรา 29 เหตุอันจะต้องตั้งกำนันใหม่นั้น มีอยู่ 3 ประการ คือ

เพราะออกจากผู้ใหญ่บ้าน

ข้อ 1 กำนันคนใด ออกจากตำแหน่งผู้ใหญ่บ้านไม่ว่าด้วยเหตุใดใด ต้องขาดจากตำแหน่งกำนันด้วย

เพราะผู้ใหญ่บ้านขอให้ออก

ข้อ 2 ถ้าผู้ใหญบ้าน ในตำบลเดียวโดยมากด้วยกัน จะขอเปลี่ยนกำนันในตำบลนั้นเมื่อใดก็ได้

วิธีเลือกนายอำเภอ

แลวุฒินายอำเภอ

มาตรา 35 การที่จะเลือก แลตั้งตำแหน่งนายอำเภอนั้น ให้ผู้ว่าราชการเมืองเลือกสรรชายซึ่งทรงคุณวุฒิอันสมควรกล่าวคือ

ต้องอยู่ในท้องที่อำเภอ

ข้อ 1 ซึ่งตั้งบ้านเรือนอยู่ ในท้องที่อำเภอที่จะได้บังคับนั้น หรือเมื่อได้เปนนายอำเภอจะไปตั้งบ้านเรือนอยู่ ในท้องที่อำเภอนั้นได้ประการ 1

ต้องเคยเปนกรมการ

เปนมุลนายหรือเปนคฤหบดี

ข้อ 2 เปนผู้เคยรับราชการ ในตำแหน่งเปนมุลนายหรือเปนกรมการ หรือเปนคฤหบดีในอำเภอนั้น ประการ 1

ต้องเปนคนในบังคับไทย

ข้อ 3 เปนคนในบังคับ พระราชกำหนดกฎหมายประการ 1 ให้เลือกสรรผู้สมควรอย่างนี้ อำเภอ 1 ไม่ต่ำกว่า 3 คน จดชื่อแลคำชี้แจงคุณวุฒิหารือข้าหลวงเทศาภิบาลเลือกสรรอีกชั้น 1 ถ้าเห็นสมควรผู้ใดให้ข้าหลวงเทศาภิบาลมีหมายตั้ง แล้วให้มีใบบอกเข้าไป ณ กรุงเทพฯ

วิธีเลือกปลัด

และสมุหบาญชีอำเภอ

มาตรา 36 การเลือกการตั้งปลัดแลสมุหบาญชีอำเภอนั้น ให้นายอำเภอเลือกสรรผู้ซึ่งทรงคุณวุฒิดังว่ามาในข้อก่อน ซึ่งตนเห็นสมควรหารือต่อผู้ว่าราชการเมือง ผู้ว่าราชการเมือง นำบาญชีรายชื่อชี้แจงต่อข้าหลวงเทศาภิบาล ๆ เห็นสมควรแล้ว ก็ให้ออกหมายตั้งได้

ข้าหลวงเทศาภิบาล

มีอำนาจเปลี่ยนกรมการอำเภอ

มาตรา 37 ข้าหลวงเทศาภิบาล มีอำนาจที่จะถอดถอนผลัดเปลี่ยน และย้ายตำแหน่งกรมการอำเภอได้ทุกตำแหน่ง

ตราตำแหน่งนายอำเภอ

มาตรา 38 ให้มีดวงตราตำแหน่งนายอำเภอทุกอำเภอ สำหรับประทับกำกับชื่อในหนังสือสำคัญต่าง ๆ ซึ่งทำในนามแลหน้าที่กรมการอำเภอ แลห้ามมิให้ใช้ดวงตราอย่างอื่นประทับ

ลักษณทำการแทน

นายอำเภอนายอำเภอมอบให้ปลัดแทนได้

มาตรา 39 เวลานายอำเภอป่วยเจ็บหรือมีที่ไปหรือจะทำการไม่ได้ด้วยเหตุใดใด ซึ่งจะเปนการขัดขวางแก่หน้าที่ของนายอำเภอ ให้นายอำเภอมอบธุระ แลดวงตราแก่ปลัดอำเภอคนใดคนหนึ่งรักษาการแทนกว่าจะมาทำการได้ดังแต่ก่อน ผู้แทนย่อมมีอำนาจและหน้าที่เสมอนายอำเภอทุกอย่าง

แต่การที่แทนนี้

ไม่ควรให้แทนโดยไม่จำเปน

ข้อ 1 ถ้านายอำเภอยังพอจะทำการได้หรือที่ไปเปนแต่น้อยวันอำเภอจะไม่ตั้งผู้แทนก็ได้ ทั้งนี้ให้นายอำเภอพิเคราะห์สุดแต่อย่าให้เสียประโยชน์ของราชการเปนประมาณ

ข้อ 2 ถ้าหากว่านายอำเภอทำการไม่ได้ แต่มิได้มอบการให้ผู้ใดไว้ จะมีการอันใดเกิดขึ้นในเวลานั้น ปลัดอำเภอซึ่งเปนหัวหน้าได้ทำการแทนนายอำเภอทุกอย่างเว้นไว้แต่หน้าที่ซึ่งจำกัดไว้ว่าเปนหน้าที่เฉพาะแก่ตำแหน่งนายอำเภอ

ต้องบอกการ

ที่แทนกันให้ผู้ว่าราชการเมืองทราบ

ข้อ 3 ถ้านายอำเภอได้มอบให้ปลัดอำเภอคนใดเปนผู้ทำการแทน ต้องบอกเข้าไปให้ผู้ว่าราชการเมืองทราบทุกครั้ง

หน้าที่กรมการอำเภอ

มาตรา 40 หน้าที่ของกรมการอำเภอซึ่งจะกล่าวต่อไปนี้ ถ้ามิได้จำกัดไว้ว่าเปนหน้าที่เฉพาะในตำแหน่งนายอำเภอแล้ว ให้พึงเข้าใจว่าเปนหน้าที่รวมกันในกรมการอำเภอกล่าวคือ นายอำเภอจะต้องรู้เห็นและรับผิดชอบทั่วไป แต่จะให้ปลัดอำเภอหรือสมุหบาญชีอำเภอเปนผู้ช่วยทำหรือทำแทนก็ได้ แลผู้ช่วยนั้นก็ต้องทำแต่ตามอนุมัติของนายอำเภอ

หน้าที่รักษาความเรียบร้อยในท้องที่

มาตรา 41 กรมการอำเภอต้องเปนธุระรักษาความเรียบร้อยในท้องที่อำเภอของคนทั่วไปตามหน้าที่ในส่วนนี้ คือ

ต้องคอยสืบสวน
เหตุการแลป้องกันการเสื่อมเสีย

ข้อ 1 กรมการอำเภอจะต้องคอยสืบสวนตรวจตราเหตุการต่าง ๆ ในท้องที่จังหวัดอำเภอนั้น ถ้ามีเหตุการอันใดเกิดขึ้นซึ่งจะเปนทุกข์โทษไทยแก่ราษฎร หรือให้เสื่อมเสียราชการ ต้องรีบจัดการป้องกันและระงับความเสื่อมเสียนั้นโดยเต็มกำลัง แลอำนาจที่จะพึงทำได้ ถ้าเหลือกำลังก็ต้องรีบแจ้งต่อผู้ว่าราชการเมืองให้ทราบโดยเร็ว

ช่วยระงับทุกข์ร้อนของราษฎร

ข้อ 2 ถ้าราษฎรคนใดมีความทุกข์ร้อนจะมาร้องต่อกรมการอำเภอ โดยเปนผู้มีหน้าที่รักษาราชการในท้องที่อันนั้น ขออำนาจแผ่นดิน คุ้มครองป้องกันให้พ้นความทุกข์ร้อน กรมการอำเภอจะต้องเอาเปนธุระช่วยสงเคราะห์ราษฎรโดยชอบธรรมทุกประการ ถ้าเปนการเหลือกำลังแลอำนาจที่จะทำได้ ก็ให้นำความแจ้งต่อผู้ว่าราชการเมืองให้ทราบ

หน้าที่จัดการปกครองท้องที่

มาตรา 42 กรมการอำเภอต้องเอาใจใส่ตรวจตราจัดการปกครองท้องที่ให้เรียบร้อยตามหน้าที่ในส่วนนี้ คือ

ต้องสมาคมกับกำนันผู้ใหญ่บ้าน

ข้อ 1 กรมการอำเภอจะต้องสมาคมคุ้นเคย และหมั่นปฤกษาหารือกับกำนันผู้ใหญ่บ้านทั้งปวงตลอดจังหวัดอำเภอนั้น แลหมั่นไต่สวนตักเตือน แลชี้แจงให้กำนันผู้ใหญ่บ้านเข้าใจรักษาหน้าที่ของตน

ต้องช่วยแก้ไข
ความขัดข้องของกำนันผู้ใหญ่บ้าน

ข้อ 2 ถ้าหากว่าจะมีการเกี่ยงแย่งขึ้นในระหว่างกำนันผู้ใหญ่บ้าน หรือความขัดข้องเกิดขึ้นในหน้าที่ ของกำนันผู้ใหญ่บ้านกรมการอำเภอต้องเอาเปนธุระที่จะระงับความเกี่ยงแย่งแลข้อขัดข้องทั้งปวง ให้กำนันผู้ใหญ่บ้านได้ทำการตามหน้าที่โดยสดวก

ต้องแก้ไขอย่าให้ราษฎร
ได้ความเดือดร้อนจากกำนันผู้ใหญ่บ้าน

ข้อ 3 ถ้าราษฎรได้ความเดือดร้อนเพราะการบังคับบัญชา ของกำนันผู้ใหญ่บ้านประการใด กรมการอำเภอจะต้องเอาเปนธุระที่จะว่ากล่าวแก้ไขให้เรียบร้อยตลอดไป

ต้องรีบตั้งกำนันผู้ใหญ่บ้าน
เวลาตำแหน่งว่าง

ข้อ 4 ถ้าตำแหน่งกำนัน นายตำบลใดหรือว่าตำแหน่งผู้ใหญ่บ้านหมู่บ้านใด ในจังหวัดอำเภอนั้นว่างลง กรมการอำเภอต้องจัดการตั้งกำนันผู้ใหญ่บ้านขึ้นใหม่ ตามลักษณที่ว่าไว้ในพระราชบัญญัตินี้ภายกำหนด

หน้าที่ตรวจท้องที่

มาตรา 43 กรมการอำเภอต้องหมั่นเที่ยวตรวจการตามตำบลแลหมู่บ้าน แลท้องที่ในจังหวัดอำเภอนั้นเนือง ๆ ตามหน้าที่ในส่วนนี้ คือ

ต้องไปตรวจท้องที่
ตำบลหนึ่งเดือนละครั้ง

ข้อ 1 กรมการอำเภอจะต้องไปตรวจตราการตามตำบลแลหมู่บ้านในจังหวัดอำเภอของตนเนือง ๆ อย่างน้อยที่สุดจะต้องไปตรวจการในตำบล 1 ไม่ต่ำกว่าเดือนละครั้ง 1 เว้นไว้แต่อำเภอใด มีตำบลบ้านป่าบ้านดอนซึ่งหนทางไปมากันดารในบางระดู จะเว้นการตรวจเสียบ้างในระดูที่ไปมายากนั้นก็ได้ แต่กำหนดที่ว่ามานี้ ต้องเข้าใจว่าในเวลาที่การเปนปรกติอยู่ เพราะฉะนั้น ถ้าหากว่ามีเหตุการอย่างใด เช่นเกิดการโจรผู้ร้ายเปนต้น เกิดขึ้นในตำบลใดเมื่อใด ซึ่งจำเปนจะต้องจัดการให้เรียบร้อย กรมการอำเภอจะต้องรีบไปยังตำบลนั้นโดยทันที ไม่ว่าจะไปได้ง่ายหรือยากประการใด

ต้องหมั่นไปตรวจ
ในเวลามีราชการในท้องที่

ข้อ 2 ถ้าหากว่าการที่จะต้องตรวจหรือจัดตามตำบลแลหมู่บ้านใดยังไม่สำเร็จ หรือยังไม่ควรไว้วางใจว่าจะเรียบร้อยได้ เปนหน้าที่ของกรมการอำเภอ จะต้องหมั่นไปยังตำบลแลหมู่บ้านนั้น แม้ที่สุดควรจะค้างคืนวันอยู่ในที่นั้นก็ต้องค้าง ต้องหมายต่อประโยชน์ของราชการบ้านเมืองเปนประมาณ

หน้าที่สืบจับโจรผู้ร้าย

มาตรา 44 กรมการอำเภอต้องจัดการสอดแนมสืบจับโจรผู้ร้าย ซึ่งซุ่มซ่อนแอบแฝงอยู่ในจังหวัดอำเภอนั้น หรือจะเข้ามาแต่ที่อื่น ตามหน้าที่ในส่วนนี้ คือ

ต้องหมั่นตักเตือนกำนัน
ผู้ใหญ่บ้านให้สืบจับโจรผู้ร้าย

ข้อ 1 กรมการอำเภอจะต้องหมั่นตรวจตราตักเตือนให้กำนันผู้ใหญ่บ้าน คอยสืบจับคนพาลแลโจรผู้ร้าย เสี้ยนหนามแผ่นดินอย่าให้ละเลย

ต้องจัดที่พักพลตระเวรแลจัดการตระเวร

ข้อ 2 ถ้าท้องที่อำเภอใด ข้าหลวงเทศาภิบาล ได้จัดพลตระเวรขึ้น กรมการอำเภอจะต้องจัดที่พักพลตระเวรในอำเภอนั้นตามท้องที่อันสมควร แลจัดพลตระเวรแยกย้ายกัน เที่ยวสอดแนมสืบจับโจรผู้ร้ายตลอดท้องที่อำเภอนั้นด้วย

ต้องไปไต่สวนยังที่เกิดเหตุโจรผู้ร้าย

ข้อ 3 ถ้าเกิดเหตุโจรผู้ร้ายปล้นสดมภ์หรือตีชิง หรือฆ่าฟันกันตาย หรือมีคนตายลงโดยเหตุน่าสงไสยว่า จะมีผู้อื่นกระทำให้ตายในที่ใด ในจังหวัดอำเภอนั้นเมื่อใด กรมการอำเภอต้องรีบไปยังท้องที่สืบสวนผู้รู้เห็นแลติดตามเอาตัวผู้กระทำผิดให้ได้โดยเร็ว ถ้าหากว่าผู้กระทำผิดหลบหนีก็ให้แต่งพลตระเวร หรือกำนันผู้ใหญ่บ้านลูกบ้านรีบติดตามเอาตัวโดยแขงแรง

ต้องรายงานการโจรผู้ร้าย
ต่อผู้ว่าราชการเมือง

ข้อ 4 ในการสืบจับโจรผู้ร้ายดังว่ามานี้ ถ้าได้ตัวผู้ร้ายก็ดี หรือยังไม่ได้ตัวแต่สืบสวนได้ความประการใด กรมการอำเภอต้องรีบทำรายงาน แลส่งตัวโจรผู้ร้ายแลของกลางที่จับได้ แลรายงานไต่สวนไปยังผู้ว่าราชการเมืองโดยเร็ว

หน้าที่คุมขังนักโทษ

มาตรา 45 กรมการอำเภอเปนพนักงานคุมขังนักโทษ แลจำเลยความซึ่งควรคุมขังในระหว่างคะดี ตามหน้าที่ในส่วนนี้ คือ

คุมขังนักโทษตามคำสั่งศาล
แลนักโทษในระหว่างไต่สวน

ข้อ 1 นักโทษซึ่งศาลได้ตัดสินให้คุมขังไว้ในตารางอำเภอก็ตาม หรือโจรผู้ร้ายที่จับมาได้ แลยังกำลังไต่สวนก่อนที่จะส่งเข้ามายังศาลากลางก็ตาม หรือผู้ต้องกล่าวหาว่ากระทำผิดในคะดีมีโทษหลวง ซึ่งพลตระเวรหรือกำนันผู้ใหญ่บ้านจับมาส่งก็ตามบรรดาคนอยู่ในระหว่างโทษระหว่างคดี ซึ่งจะให้มีประกันมิได้ เปนหน้าที่ของกรมการอำเภอจะต้องคุมขังไว้กว่าจะได้ส่ง หรือได้ปล่อยตัวคนเหล่านั้นไปตามควรแก่พระราชกำหนดกฎหมาย

ห้ามมิให้กรมการอำเภอ

คุมขังคนไว้โดยไม่มีหลักถาน

ข้อ 2 แต่การที่คุมขังผู้คนดังว่ามานี้ต้องเข้าใจว่า

(1) จะเอาไว้โดยไม่มีเหตุผลอันสมควรไม่ได้กล่าว คือ ต้องมีคำตัดสินหรือมีโจทย์ หรือมีคำสั่งศาล หรือที่จะจับมาได้ในคะดีอันใดอันหนึ่ง

(2) จะเอาไว้ให้ช้าวันไปกว่าที่จำเปนนั้นไม่ได้กล่าว คือ เมื่อจับตัวคนซึ่งต้องหาในคะดีมีโทษหลวงมาได้ ต้องลงมือไต่สวนแต่ภายใน 48 ชั่วโมง ถ้าความจะต้องส่งไปยังศาลใด ต้องรีบส่งไปโดยเร็วถ้าคุมขังไว้มีกำหนด ถึงกำหนดต้องปล่อยทันที

หน้าที่เรียกตัวคนส่ง

มาตรา 46 กรมการอำเภอเปนพนักงานที่จะเรียกตัวคนส่งตามโฉนดบัตรหมาย ตามหน้าที่ในส่วนนี้ คือ

ส่งคนตามหมาย

ข้อ 1 ถ้ามีโฉนดบัตรหมาย มาแต่ศาลหรือที่ว่าการเมืองก็ดี หรือสูตรนารายน์มาแต่ที่อื่นก็ดี จะต้องการตัวผู้คนซึ่งมาอยู่ในจังหวัดอำเภอนั้น เปนหน้าที่ของกรมการอำเภอ จะต้องสั่งกำนันผู้ใหญ่บ้านให้เอาตัวผู้นั้นส่งไปตามคำสั่ง ในโฉนดบัตรหมาย

ส่งคนตามสูตรนารายน์

ข้อ 2 การที่จะเรียกตัวคนส่งไปตามสูตรนารายน์ต่างเมืองนั้น กรมการอำเภอต้องพาตัวคนไปยังศาลที่ใกล้ ให้ผู้พิพากษาไต่สวนให้ถูกต้องตัวคน ที่จะส่งนั้นเสียก่อน เมื่อผู้พิพากษามีคำสั่งประการใด ก็ให้กระทำตาม

ส่งตัวจำนำ

ข้อ 3 ถ้าหากว่าไม่ได้ตัวผู้ที่จะต้องส่งคงได้แต่ตัวจำนำ ต้องส่งตัวจำนำไปยังศาลที่ใกล้เหมือนกัน เพื่อจะให้ผู้พิพากษาพิจารณาดูเสียก่อน ว่าตัวผู้เปนจำนำนั้นต้องด้วยบทกฎหมาย จะต้องส่งหรือเรียกแต่ประกันทานบนไว้ประการใด ต่อได้คำสั่งของผู้พิพากษา จึงทำให้ตามคำสั่งนั้น

หน้าที่รับอายัติทำชัณสูตรแลตราสิน

มาตรา 47 กรมการอำเภอเปนพนักงานทำชัณสูตรบาดแผล ทำกฎหมายตราสินแลรับอายัติตามหน้าที่ในส่วนนี้ คือ

ทำชัณสูตร

ข้อ 1 ถ้าผู้ถูกกระทำร้ายจะทำชัณสูตรบาดแผลของตน เพื่อเปนหลักถานในทางความก็ตาม หรือพรรคพวกผู้ตายจะขอให้ชัณสูตรศพ เพื่อจะให้เปนหลักถานในเหตุความตายนั้นก็ตาม ทั้งนี้เปนหน้าที่ของกรมการอำเภอ ที่จะทำชัณสูตรตามวิธีที่บังคับไว้ในกฎหมาย ถ้าแลการชัณสูตรนั้นจะมาทำยังที่ว่าการอำเภอไม่ได้ กรมการอำเภอก็ต้องไปชัณสูตรให้ถึงท้องที่

ทำตราสิน

ข้อ 2 ถ้าผู้ถูกโจรกรรม จะทำกฎหมายตราสินให้เปนหลักถานในทางความ ก็เปนหน้าที่ของกรมการอำเภอ จะต้องทำคำกฎหมายตราสินตามวิธีบังคับไว้ในกฎหมาย

รับอายัติ

ข้อ 3 ถ้ามีผู้ขออายัติตัวคนหรือสิ่งของก็เปนหน้าที่ของกรมการอำเภอ ที่จะรับแลทำหนังสืออายัติ ตามวิธีที่บังคับไว้ในกฎหมาย แลการที่รับอายัตินี้

(1) ถ้าอายัติตัวคน เมื่อทำหนังสืออายัติแล้ว ให้กรมการอำเภอรียส่งคนทั้ง 2 ฝ่ายและหนังสืออายัติไปยังศาล

(2) ถ้าอายัติสิ่งของให้รักษาสิ่งของต้องอายัติไว้ที่ที่ว่าการอำเภอ ถ้าเปนของไม่พึงเคลื่อนจากที่ แลจะเอามารักษาไว้ที่ที่ว่าการอำเภอไม่ได้ ก็ให้มอบกำนันซึ่งได้ว่ากล่าวท้องที่ตำบล ที่มีของนั้นรักษาไว้ในระหว่างอายัติ ตามข้อบังคับในกฎหมายวิธีอายัตินั้น

(3) หน้าที่การรับอายัตินี้ทำได้แต่นายอำเภอ ถ้านายอำเภอเปนผู้เกี่ยวข้องในการอายัตินั้นเอง ต้องเชิญนายอำเภอที่ใกล้เคียงมาทำ

หน้าที่ทำบริคณห์สัญญาแลหนังสือสำคัญ

มาตรา 48 กรมการอำเภอเปนพนักงานทำบริคณห์สัญญา แลหนังสือสำคัญต่าง ๆ ตามหน้าที่ในส่วนนี้ คือ

บริคณห์กู้หนี้แลขายตัว

ข้อ 1 ถ้าผู้ใดจะกู้หนี้ยืมสิน หรือขายตัวเปนทาษในจังหวัดอำเภอ แลจะทำบริคณห์สัญญากรมธรรม์ ต่อกันเปนหลักทรัพย์กรมการอำเภอเปนพนักงาน ที่จะทำหนังสือบริคณห์สัญญา แลกรมธรรม์ให้ถูกต้องตามกฎหมาย

บริคณห์ซื้อขายแลจำนำ

ข้อ 2 ถ้าผู้ใดจำนำหรือซื้อขายสิ่งของต่อกัน แลจะทำบริคณห์สัญญาเพื่อเปนหลักทรัพย์กรมการอำเภอก็เปนพนักงานที่จะทำหนังสือบริคณห์สัญญา แต่การทำหนังสือซื้อขายแลจำนำสิ่งของนี้

(1) กรมการอำเภอต้องได้ชัณสูตรเห็นสิ่งของที่จะซื้อขายหรือจำนำกันนั้น โดยเชื่อได้ว่าเปนการบริสุทธิก่อน จึงให้ทำบริคณห์สัญญาให้

(2) ถ้าซื้อขายหรือจำนำที่ดินต่อกันที่ดินต้องอยู่ในจังหวัดอำเภอนั้น แลนายอำเภอต้องได้ไปเหยียบย่ำรางวัดชัณสูตรที่ให้เปนการแน่ใจว่า เปนการบริสุทธิ์ก่อนจึงให้ทำหนังสือบริคณห์สัญญาให้

ตัวรูปพรรณสัตว์พาหะนะ

ข้อ 3 ถ้าผู้ใดซื้อขายสัตว์พาหะนะต่อกันและจะต้องทำตัวรูปพรรณตามกฎหมาย ถ้าแลในจังหวัดอำเภอนั้น รัฐบาลมิได้ตั้งให้ผู้ใดเปนเจ้าพนักงานทำตัวรูปพรรณโดยเฉพาะย่อมเปนหน้าที่

ของกรมการอำเภอ ที่จะตรวจตำหนิสัตว์แลตรวจหลักถาน ในการที่จะซื้อขาย เมื่อเห็นเปนการบริสุทธิแล้วจึงทำตัวรูปพรรณให้ตามกฎหมาย

หนังสือเดินทาง

ข้อ 4 ถ้าราษฎรในจังหวัดอำเภอนั้นจะไปกิจธุระ หรือไปค้าขายต่างเมืองต่างอำเภอ แลจะขอหนังสือเดินทางสำหรับตัวไปเปนสำคัญ ให้กรมการอำเภอไต่สวนกำนันหรือผู้ใหญ่บ้าน ซึ่งราษฎรคนนั้นตั้งภูมิลำเนาอยู่ในท้องที่ เมื่อเห็นเปนการสุจริตแล้ว ก็ให้กรมการอำเภอทำหนังสือเดินทางให้

การเกี่ยวด้วยนายอำเภอเอง

ต้องให้ผู้อื่นทำบริคณห์สัญญา

ข้อ 5 บรรดาหน้าที่ที่ว่ามาในมาตรานี้เปนหน้าที่เฉพาะตำแหน่งนายอำเภอ แต่ถ้านายอำเภอ เปนผู้มีประโยชน์เกี่ยวข้องในการนั้นเฉพาะตัว ต้องเชิญนายอำเภอที่ใกล้มาทำแทน

หน้าที่ทำถะเบียน

มาตรา 49 กรมการอำเภอต้องทำถะเบียนบาญชีสำหรับการ ในรัฐบาลในจังหวัดอำเภอนั้น รักษาไว้ในที่ว่าการอำเภอ แลต้องสำรวจแก้ไขเปนครั้งเปนคราว ให้ถะเบียนบาญชีเหล่านั้นถูกต้องตามหน้าที่ในส่วนนี้ คือ

ทำบาญชีกำนันผู้ใหญบ้าน

ข้อ 1 กรมการอำเภอต้องทำบาญชีรายชื่อกำนันผู้ใหญ่บ้าน แลจำนวนราษฎรในจังหวัดอำเภอนั้น

ทำบาญชีบ้านเรือนแลพาหะนะ

ข้อ 2 กรมการอำเภอต้องทำบาญชีตำบล หมู่บ้าน แลจำนวนบ้าน จำนวนหลังคาเรือน แลจำนวนสัตว์พาหะนะยาน พาหะนะบรรดามีในจังหวัดอำเภอนั้น

ข้อ 3 กรมการอำเภอต้องทำบาญชีปืนบรรดามีในจังหวัดอำเภอนั้น

ทำบาญชีอารามแลที่ทำอากร

ข้อ 4 กรมการอำเภอต้องทำบาญชี อารามแลเจดีย์สถาน ทั้งที่ทำการอากรในจังหวัดอำเภอนั้น

ทำบาญชีที่เกิดผลประโยชน์แผ่นดิน

ข้อ 5 กรมการอำเภอต้องทำบาญชีที่เกิดผลประโยชน์แผ่นดินในภาษีอากรต่าง ๆ ในจังหวัดอำเภอนั้น

หน้าที่รักษาผลประโยชน์แผ่นดิน

มาตรา 50 กรมการอำเภอเปนพนักงานจัดการแลเก็บผลประโยชน์แผ่นดิน บางอย่างในจังหวัดอำเภอนั้น ตามหน้าที่ในส่วนนี้ คือ

ประกาศพิกัดภาษีอากร

ข้อ 1 กรมการอำเภอต้องประกาศพิกัดภาษีอากรที่ราษฎรจะต้องเสียในการอย่างใดเท่าใด ให้ราษฎรในจังหวัดอำเภอนั้นทราบทั่วกัน

ประกาศหวงห้าม
แลการอนุญาตในภาษีอากร

ข้อ 2 สิ่งใดซึ่งรัฐบาลได้หวงห้าม หรือได้อนุญาตแก่ผู้หนึ่งผู้ใดโดยเฉพาะ ในการภาษีอากร เช่นการหวงห้ามที่ขังปลาแลอนุญาตให้ตั้งโรงบ่อน แลโรงจำหน่ายสุราเปนต้น ในจังหวัดอำเภอใด กรมการอำเภอนั้น ต้องประกาศการที่หวงห้ามหรือที่ได้อนุญาตนั้น แลเปนพนักงานที่จะคอยตรวจตรารักษาให้เปนไป แต่ตามบังคับแลข้ออนุญาตของรัฐบาล

เก็บภาษีบางอย่าง

ข้อ 3 กรมการอำเภอเปนพนักงานเก็บภาษีอากรบางอย่าง ซึ่งข้าหลวงเทศาภิบาลแลผู้ว่าราชการเมือง จะได้รับคำสั่งกระทรวงพระคลังให้จัดการเก็บและจะได้มีคำสั่งตั้งข้อบังคับ สำหรับการเก็บภาษีอากรนั้น ๆ โดยเฉพาะ

หน้าที่ประกาศข้อราชการ

มาตรา 51 ถ้าผู้ว่าราชการเมือง มีคำสั่งให้ประกาศกิจราชการอย่างใด แก่กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ราษฎรเปนหน้าที่ของกรมการอำเภอจะต้องรับคำสั่งไปประกาศในจังหวัดอำเภอนั้น ในการประกาศนี้ ถ้าเปนข้อราชการที่ไม่ยืดยาว กรมการอำเภอ จะมีหมายไปยังกำนันนายตำบลให้ป่าวร้องแก่ผู้ใหญ่บ้าน แลราษฎรทุกตำบลก็ได้ ถ้าเปนข้อราชการยืดยาวหรือเปนการยาก ให้กรมการอำเภอเรียกกำนันเข้ามายังที่ว่าการอำเภอแล้ว ชี้แจงข้อราชการนั้นให้กำนันเข้าใจชัดเจนก่อน ที่จะได้ไปป่าวร้องแก่ผู้ใหญ่บ้านแลราษฎร

หน้าที่เพิ่มเติม

มาตรา 52 หน้าที่กรมการอำเภอที่ว่าไว้ในพระราชบัญญัตินี้ จัดว่าเปนหน้าที่ประจำในตำแหน่งกรมการอำเภอ ยังหน้าที่ซึ่งจะเพิ่มเติมขึ้นตามการแลสมัย หรือหน้าที่ตามที่จะมีราชการจรเกิดขึ้น ซึ่งข้าหลวงเทศาภิบาลหรือผู้ว่าราชการเมือง จะได้ตั้งเปนข้อบังคับ หรือมีหมายสั่งไปยังกรมการอำเภอหรือเฉพาะแก่ตำแหน่งใดใดในกรมการอำเภอให้ทำประการใด ก็ยอมเปนหน้าที่ซึ่งกรมการอำเภอจะต้องกระทำทุกประการ

หน้าที่ช่วยการอำเภออื่น

มาตรา 53 กรมการอำเภอจะต้องเอาเปนธุระช่วยราชการ ซึ่งเกิดขึ้นในท้องที่อำเภออื่นซึ่งอยู่ในเขตรเมืองเดียวกันก็ดี หรือต่างเมืองกันก็ดี ตามสมควรแก่ราชการ ตามหน้าที่ในส่วนนี้ คือ

ช่วยจับโจรผู้ร้าย

ข้อ 1 ถ้าโจรผู้ร้าย กระทำโจรกรรมในท้องที่อำเภออื่นแล้วหลบหนีมา กรมการอำเภอต้นเหตุจะแจ้งความให้ทราบ หรือไม่ได้แจ้งความให้ทราบก็ตาม ถ้ากรมการอำเภอปลายเหตุรู้ความต้องช่วยจับกุมโดยเต็มกำลัง

ช่วยระงับเหตุร้าย

ข้อ 2 ถ้าเกิดเหตุร้ายขึ้นในท้องที่อำเภออื่น แลกำลังกรมการอำเภอต้นเหตุจะไม่พอระงับปราบปรามเหตุร้ายนั้น กรมการอำเภอที่อยู่ใกล้เคียง เมื่อได้ทราบความต้องรีบไปช่วยด้วยกำลังที่มีอยู่ในอำเภอนั้น

บอกเหตุการ

ข้อ 3 ถ้ากรมการอำเภอทราบเหตุอันใด ซึ่งอาจจะเกิดเปนการร้ายในท้องที่อำเภออื่น ต้องรีบแจ้งความให้กรมการอำเภอนั้น ทราบโดยเร็ว

จับผู้ร้ายข้ามแขวง

ข้อ 4 เมื่อกรมการอำเภอได้ติดตามโจรผู้ร้าย ถ้าโจรผู้ร้ายหนีข้ามไปเข้าจังหวัดอำเภออื่น ก็ให้สั่งให้ติดตามจับเข้าไปได้ในจังหวัดอำเภออื่น ต่อเมื่อจับได้โจรผู้ร้ายแล้ว จึงให้พาตัวโจรผู้ร้ายไปแจ้งต่อกรมการอำเภอนั้นเปนคำนับ เพื่อที่กรมการอำเภอปลายเหตุจะได้ส่งตัวโจรผู้ร้ายไปยังอำเภอต้นเหตุ

ปฤกษาการที่เกี่ยวข้องกัน

ข้อ 5 ถ้ามีเหตุเกิดขึ้นคาบเกี่ยวท้องที่หลายอำเภอ ให้กรมการอำเภอทั้งนั้นปฤกษาหารือช่วยกันจัดการให้เรียบร้อย ต่อไม่เปนการตกลงกันได้ จึงให้ขอคำสั่งผู้ว่าราชการเมือง

หน้าที่ทำรายงาน

มาตรา 54 กรมการอำเภอต้องทำรายงานยื่นต่อผู้ว่าราชการเมืองเนือง ๆ ตามหน้าที่ในส่วนนี้ คือ

รายงานประจำเดือน

ข้อ 1 ต้องทำรายงานประจำเดือน แจ้งเหตุการที่มี แลราชการที่ได้จัดได้ทำในเดือน 1 นั้น ยื่นต่อผู้ว่าราชการเมืองเดือนละครั้ง 1

รายงานจร

ข้อ 2 ถ้ามีเหตุการเกิดขึ้นผิดปรกติเช่นเกิดโจรผู้ร้าย หรือการที่ไต่สวนคะดีมีโทษหลวงเปน ต้น แลการจรที่มีขึ้นเปนครั้งเปนคราว กรมการอำเภอต้องรีบทำรายงานการนั้น ๆ ยื่นต่อผู้ว่าราชการเมืองโดยอย่างเร็วที่สุดที่จะกระทำได้

อำนาจกรมการอำเภอ

มาตรา 55 กรมการอำเภอมีอำนาจดังนี้ คือ

อำนาจเหนือกำนันผู้ใหญ่บ้านแลราษฎร

ข้อ 1 บรรดาอำนาจที่กำนันมีเหนือราษฎรประการใด กรมการอำเภอก็มีอำนาจเช่นนั้นเหนือกำนันผู้ใหญ่บ้านแลราษฎรในจังหวัดอำเภอนั้นทั่วไป

หมายเอากำนันผู้ใหญ่บ้าน
ออกจากตำแหน่งชั่วคราวหนึ่งได้

ข้อ 2 ถ้ากำนันผู้ใหญ่บ้านคนใดมีความผิด กรมการอำเภอมีอำนาจที่จะหมายเอาตัวกำนันผู้ใหญ่บ้านคนนั้นออกจากหน้าที่ แลอำนาจบรรดามีตามพระราชบัญญัตินี้ แลจะให้ผู้ใหญ่บ้านในตำบลนั้น คนใดทำการแทนกำนัน หรือผู้ใหญ่บ้านที่หมายเอาออกเสียนั้นไปพลางก็ได้ แต่กรมการอำเภอต้องแจ้งการทั้งนี้ต่อผู้ว่าราชการเมือง ให้ทราบภายใน 7 วัน แต่ได้ออกหมายไปต่อผู้ว่าราชการเมือง ได้มีคำสั่งในเรื่องนั้นประการใด คือจะให้เลือกกำนันหรือผู้ใหญ่บ้านเปลี่ยนใหม่ก็ดี หรือจะให้คนเดิมคงเปนตำแหน่งต่อไปก็ดี จึงให้การเปนยุติเด็จขาดตามคำสั่งของผู้ว่าราชการเมือง แลอำนาจที่ว่ามาในข้อนี้ ให้มีแต่เฉพาะตำแหน่งนายอำเภอ

เปรียบเทียบความแพ่ง

ข้อ 3 ความแพ่ง กำหนดทรัพย์ไม่เกิน 1000 บาท ซึ่งเกิดขึ้นในจังหวัดอำเภอนั้นก็ดี หรือจำเลยอยู่ในอำเภอนั้นก็ดีถ้าโจทย์มาร้องต่อกรมการอำเภอ ๆ มีอำนาจที่จะหมายเรียกจำเลย แลพยานมาพิจารณาแลเปรียบเทียบ ให้เปนที่แล้วต่อกันโดยปรองดองได้ ตามพระธรรมนูญศาลหัวเมืองถ้าทั้ง 2 ฝ่ายยินยอมตามคำเปรียบเทียบแล้วความเรื่องนั้นเปนสำเร็จเด็จขาด ฝ่ายใดจะไปรื้อร้องฟ้องอีกไม่ได้ ถ้าฝ่ายใดได้ยินยอมตามคำเปรียบเทียบแล้ว มิกระทำตามที่ยอมกรมการอำเภอมีอำนาจ ที่จะเอาตัวผู้นั้นไปส่งศาล แลขอให้ศาลบังคับตามยอมทุกประการ ต่อคู่ความทั้ง 2 ฝ่ายหรือแต่ฝ่ายใด ไม่ยินยอมตามคำเปรียบเทียบจึงให้กรมการอำเภอ ยกเลิกคะดีเรื่องนั้นให้ไปร้องฟ้องกันยังโรงศาลตามกระบิลเมือง

ไต่สวนคะดีมีโทษหลวง

ข้อ 4 ผู้ใดต้องหาว่าเปนโจรผู้ร้ายหรือเปนผู้กระทำความผิด ต้องระวางโทษหลวง ซึ่งกำนันผู้ใหญ่บ้าน หรือพลตระเวรแลผู้หนึ่งผู้ใด จับมาส่งต่อกรมการอำเภอหรือว่ากรมการอำเภอ สั่งให้จับในเวลาสืบสวนการโจรผู้ร้ายก็ดี กรมการอำเภอมีอำนาจที่จะบังคับเรียกพยาน แลบังคับให้โจทย์แลพยานสาบาล เบิกความเอาหลักถานในคะดีเรื่องนั้น ถ้ากรมการอำเภอเห็นมีมลทิณข้อพิรุธในผู้ต้องหา ก็ให้ส่งตัวผู้ต้องหาไปยังผู้ว่าราชการเมือง พร้อมด้วยถ้อยคำสำนวนที่ได้ไต่สวนนั้น ถ้ากรมการอำเภอเห็นว่า ผู้ต้องหาปราศจากมลทิณในความที่กล่าวหานั้น ก็มีอำนาจที่จะสั่งให้ปล่อยตัว ผู้ต้องหาเสียได้แต่ต้องส่งถ้อยคำสำนวน ในการที่ได้ไต่สวนและคำชี้แจงเนื้อเห็นเปนเหตุ ซึ่งได้สั่งให้ปล่อยนั้นไป ให้ผู้ว่าราชการเมืองทราบด้วยเหมือนกัน

แต่อำนาจที่ว่ามาในข้อนี้ ให้มีแต่เฉพาะตำแหน่งนายอำเภอ

กรมการอำเภอต้องกระทำสัตย์
เมื่อแรกรับตำแหน่งต้องถือน้ำ
แลจัดการที่กำนันผู้ใหญ่บ้านถือน้ำ

มาตรา 56 เมื่อผู้ใดใด รับตำแหน่งเปนกรมการอำเภอ ต้องกระทำสัตย์สาบาลต่อหน้าผู้ว่าราชการเมือง แสดงความภักดีที่จะรับราชการตามตำแหน่ง โดยความซื่อสัตย์สุจริตเปนเบื้องต้น และเมื่อถึงกำหนดพระราชพิธีศรีสัจจะปานะกาล กรมการอำเภอต้องไปพร้อมกันกับกรมการเมืองกระทำสัตย์ถือน้ำพระพิพัฒนสัตยา ตามประเพณีที่เปนข้าทูลลอองธุลีพระบาทเสมอไปทุก ๆ คราวอนึ่งเมื่อถึงกำหนดพระราชพิธีศรีสัจจปานะกาล ให้กรมการอำเภอบอกกำนัน ให้พร้อมกันเข้าไปถือน้ำพระพิพัฒนสัตยาที่เมืองจงทุกคน แต่ผู้ใหญ่บ้านนั้นให้แบ่งเปน 2 พวก ให้เข้าไปถือน้ำตรุศพวก 1 สารทพวก 1 คงให้ได้ถือน้ำพระพิพัฒนสัตยาคน 1 ปีละครั้งเปนกำหนดถ้ากำนันแลผู้ใหญ่บ้านคนใดจะเข้าไปถือน้ำพระพิพัฒนสัตยาไม่ได้ ด้วยความจำเปนอย่างใดให้กรมการอำเภอ รับน้ำพระพิพัฒนสัตยามาให้ถือแลกระทำสัตย์ ตามอำเภอแต่การที่กำนันและผู้ใหญ่บ้าน จะถือน้ำกระทำสัตย์นี้ถ้าเปนคนนับถือสาสนาใด ให้ถือน้ำกระทำสัตย์ตามลัทธิในสาสนานั้น

ประกาศมา ณ วันที่ 20 พฤษภาคม รัตนโกสินทรศก 116 เปนวันที่ 10418 ในรัชกาลปัจจุบัน

เอกสารหมายเลข 9

เรื่อง ประกาศยกเลิกอำเภอชั้นใน 7 อำเภอ
แลตั้งอำเภอชั้นในขึ้นใหม่ 25 อำเภอ

เจ้าพระยายมราชเสนาบดีกระทรวงนครบาล รับพระบรมราชโองการใส่เกล้าฯ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมดำรัสสั่งว่า ท้องที่อำเภอชั้นในกรุงเทพมหานครซึ่งได้จัดแบ่งไว้แต่เดิมกว้างใหญ่ ในเวลานี้มีผู้คนพลเมืองหนาแน่น สมควรจะจัดแบ่งท้องที่ตั้งการปกครองเสียใหม่ เพื่อสดวกแก่การรักษาความสงบเรียบร้อย แลรักษาความสุขสำราญของประชาชนพลเมืองในกรุงเทพมหานครให้ได้รับความสดวกในกิจการต่าง ๆ ดีขึ้น

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ยกเลิกอำเภอชั้นในกรุงเทพมหานคร ซึ่งได้จัดแบ่งไว้แต่เดิม 7 อำเภอนั้นเสีย โปรดเกล้าฯ ให้จัดแบ่งท้องที่การปกครองขึ้นใหม่เป็น 25 อำเภอ ขนานนามอำเภอแลกำหนดเขตท้องที่ดังต่อไปนี้

1. อำเภอพระราชวัง

อำเภอนี้มีเขตคือ ทิศเหนือต่ออำเภอชนะสงคราม แต่ริมลำน้ำเจ้าพระยาไปตามลำคลองโรงไหมฝั่งใต้ ถึงสามแยกคลองวัดเทพธิดามุม วัดบุรณสิริมาตรยราม ทิศตะวันออกต่ออำเภอสำราญราษฎร์และอำเภอพาหุรัต แต่สามแยกคลองวัดเทพธิดามุมวัดบุรณสิริมาตยารามไปตามลำคลองริมถนนราชินีฝั่งตะวันตกถึงปากครองตลาดฝั่งเหนือ ทิศตะวันตกต่ออำเภอบุบผารามอำเภอหงษาราม อำเภออมรินทร์ แต่ปากคลองตลาดฝั่งเหนือเลียบขึ้นไปตามลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออก ถึงปากคลองโรงไหมฝั่งใต้ ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอพระราชวัง

2. อำเภอชนะสงคราม

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอบางขุนพรมและอำเภอนางเลิ้ง แต่ปากคลองบางลำภูบนไปตามลำคลองบางลำภูฝั่งใต้ถึงสามแยกคลองมหานครริมบรมบรรพต ทิศตะวันออกต่ออำเภอสามยอด แต่สามแยกคลองมหานาคริมบรมบรรพตไปตามลำคลองวัดเทพธิดา ฝั่งใต้ถึงสามแยกริมวัดบุรณสิริมาตยาราม ทิศตะวันตกต่ออำเภอพระราชวังแลอำเภอบางพลัด แต่สามแยกมุมวัดบูรณสิริมาตยารามไปตามลำคลองโรงไหมฝั่งใต้ออกลำน้ำเจ้าพระยา เลี้ยวขึ้นไปตามลำน้ำเจ้าพระยา ฝั่งตะวันออกถึงปากคลองบางลำภูบนฝั่งใต้ ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอชนะสงคราม

แหล่งที่มา : คัดจาก กจช. ร.6 กระทรวงนครบาล 1/12 บ้านแขวงปกครอง แผนกกระทรวงนครบาล (2463)

3. อำเภอสำราญราษฎร์

อำเภอนี้มีเขต คือทิศเหนือต่ออำเภอชนะสงคราม แต่สามแยกคลองมุมวัดบุรณสิริมาตยารามไปตามลำคลองวัดเทพธิดา ฝั่งใต้ถึงคลองสพานหัน ทิศตะวันออกต่ออำเภอสามยอด แต่คลองวัดเทพธิดาไปตามลำคลองสพานหัน ฝั่งตะวันตกถึงคลองสพานถ่าน ทิศใต้ต่ออำเภอพาหุรัต แต่คลองสพานหันไปตามลำคลองสพานถ่านฝั่งใต้ถึงคลองหลอด ทิศตะวันตกต่ออำเภอพระราชวัง แต่คลองสพานถ่านไปตามลำคลองหลอดฝั่งตะวันตกถึงคลองวัดเทพธิดามุมวัดบุรณสิริมาตยาราม ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอสำราญราษณ์

4. อำเภอพาหุรัต

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอสำราญราษฎร์ แต่คลองหลอดไปตามลำคลองหลอดสพานถ่านฝั่งใต้ถึงคลองสพานหัน ทิศตะวันออกต่ออำเภอจักรวรรดิ์ แต่คลองสพานถ่านไปตามลำคลองสพานหันฝั่งตะวันตกถึงลำน้ำเจ้าพระยา ทิศใต้ต่ออำเภอบุบผาราม แต่คลองสพานหันฝั่งเหนือขึ้นไปตามลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกถึงปากคลองตลาดลำคองฝั่งตะวันตกถึงคลองสพานถ่านฝั่งใต้ ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอพาหุรัต

5. อำเภอจักรวรรดิ์

อำเภอนี้มีเขต คือทิศเหนือต่ออำเภอสามยอดแลอำเภอป้อมปราบศัตรูพ่าย แต่คลองสพานหันไปตามถนนเจริญกรุงด้านใต้ถึงถนนแปลงนาม ทิศตะวันออกต่ออำเภอสัมพันธวงษ์ แต่ถนนเจริญกรุงไปตามถนนแปลงนามด้านตะวันตกถึงลำน้ำเจ้าพระยา ทิศใต้ต่ออำเภอบุปผาราม แต่ทำโรงกะทิด้านเหนือไปตามลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกถึงปากคลองโอ่งอ่างฝั่งเหนือไปตามลำคลองสะพานหันฝั่งตะวันตก ถึงสะพานดำรงสถิตย์ ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอจักรวรรดิ์

6. อำเภอสัมพันธ์วงศ์

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอป้อมปราบศัตรูพ่าย แต่ถนนแปลงนามด้านตะวันตกไปตามถนนเจริญกรุงด้านใต้ถึงถนนทรงวาดไปตามถนนเจริญกรุง ด้านตะวันตกถึงคลองผดุงกรุงเกษมเชิงสพานพิทย์เสถียร ทิศใต้ต่ออำเภอบางรัก และอำเภอบุบผาราม แต่เชิงสพานพิทย์เสถียรลงไปตามลำคลองผดุงกรุงเกษมฝั่งเหนือเลี้ยวขึ้นไปตามลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกถึงท่าโรงกะทะด้านเหนือ ทิศตะวันตกต่ออำเภอจักรวรรดิ์ แต่ทำโรงกะทะไปตามตรอกโรงกะทะด้านตะวันตก และถนนแปลงนามด้านตะวันตกถึงถนนเจริญกรุง ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอสัมพันธ์วงษ์

7. อำเภอสามแยก

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอป้อมปราบศัตรูพ่าย แต่ถนนทรงวาดไปตามถนนหัวลำโพงในด้านใต้ถึงคลองผดุงกรุงเกษม ทิศตะวันออกต่ออำเภอบางรัก แต่มุมถนนหัวลำโพงในไปตามลำคลองผดุงกรุงเกษมฝั่งตะวันตกถึงเชิ.สพานพิทย์เสถียร ทิศตะวันตกต่ออำเภอสัมพันธวงษ์ แต่เชิงสพานพิทย์เสถียรไปตามถนนเจริญกรุงด้านตะวันตกถึงมุมถนนทรงวาด ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอสามแยก

8. อำเภอป้อมปราบศัตรูพ่าย

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอนางเลิ้ง แต่คลองวัดจักรวรรด์ราชวาศไปตามลำคลองมหานาคฝั่งใต้ ถึงสี่แยกมหานาค ทิศตะวันออกต่ออำเภอประทุมวัน แต่สี่แยกมหานาคไปตามลำคลองผดุงกุงเกษมฝั่งตะวันตก ถึงสพานสุประดิษฐ์ ทิศใต้ต่ออำเภอสามแยก อำเภอสัมพันธวงษ์ อำเภอจักรวรรด์ แต่เชิงสพานสุประดิษฐ์ไปตามถนนหัวลำโพงในถนนเจริญกรุงด้านใต้ถึงสพานเฉลิมกรุง 48 ทิศตะวันตกต่ออำเภอสามยอด แต่สพานเฉลิมกรุง 48 ถนนเจริญกรุงไปตามคลองวัดจักรวรรด์ราชาวาศฝั่งตะวันตกถึงคลองมหานาค ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอป้อมปราบศัตรูพ่าย

9. อำเภอสามยอด

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอนางเลิ้ง ตั้งแต่สามแยกมหานาคริมบรมบรรพตไปตามลำคลองมหานาคฝั่งใต้ ถึงคลองวัดจักรวรรด์ราชาวาส ทิศตะวันออกต่ออำเภอป้อมปราบศัตรูพ่าย แต่ปากคลองวัดจักรวรรด์ราชาวาศมาตามคลองวัดจักรวรรด์ราชาวาศฝั่งตะวัตกถึงสพานกเฉลิมกรุง 48 ถนนเจริญกรุง ทิศใต้ต่ออำเภอจักรวรรด์ แต่เชิงสพานเฉลิมกรุง 48 ไปตามถนนเจริญกรุงด้าใต้ถึงสพานดำรงสถิตย์ ทิศตะวันตกต่ออำเภอพาหุรัต อำเภอสำราญราษฎร์อำเภอชนะสงคราม แต่สพานดำรงสถิตย์ไปตามลำคลองสพานหันฝั่งตะวันตกถึงสามแยกคลอง มหาคริมบรมบรรพต ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอสามยอด

10. อำเภอนางเลิ้ง

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอดุสิต แต่คลองข้างวัดมกุฏกษัตรยารามไปตามลำคลองผดุงกรุงเกษมฝั่งใต้จนถึงสพานจตุรภักตร์ ทิศตะวันออกต่ออำเภอดุสิตแต่สพานจตุรภักตร์ไปตามลำคลองผดุงกรุงเกษมฝั่งตะวันตกถึงสี่แยกมหานาค ทิศใต้ต่ออำเภอสามยอดแลอำเภอป้อมปราบศัตรูพ่าย แต่สี่แยกมหานาคไปตามลำคลองมหานาคฝั่งใต้ ถึงสามแยกมหานาคริมบรมพรรพต ทิศตะวันตกต่ออำเภอชนะสงคราม แต่สามแยกมหานาคริมบรมบรรพตไปตามลำคลองบางลำภูบนฝั่งตะวันตก ถึงปากคลองวัดตรีทศเทศ เลี้ยวไปตามลำคลองวัดตรีทศเทพฝั่งใต้ตัดตรงไปตามเขตโรงเรียนนายร้อยมัธยมด้านตะวันตกออกคลองข้างวัดมกุฏกษัตริยารามจดคลองผดุงกรุงเกษมในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอนางเลิ้ง

11. อำเภอบางขุนพรม

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอสามเสน แต่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาไปตามคลองผดุงกรุงเกษมฝั่งใต้ ถึงคลองข้างวัดมกุฏกษัตริยาราม ทิศตะวันออกต่ออำเภอนางเลิ้งแต่คลองผดุงกรุงเกษมไปตามลำคลองข้างวัดมกุฏกษัตริยารามฝั่งเหนือตรงไปตามเขตโรงเรียนนายร้อยมัธยมด้านตะวันตก ตัดไปตามคลองวัดตรีทศเทพฝั่งใต้ไปออกคลองบางอำภูบนทิศใต้ต่ออำเภอชนะสงคราม แต่ปากคลองวัดตรีทศเทพไปตามลำคลองบางลำภูบนฝั่งใต้ถึงลำน้ำเจ้าพระยา ทิศตะวันตกต่ออำเภอบางพลัดแต่ปากคลองบางลำภูบนไปตามลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออก ถึงปากคลองผดุงกรุงเกษมฝั่งใต้ ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอบางขุพรม

12. อำเภอสามเสน

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอบางซื่อ แต่ริมล้ำน้ำเจ้าพระยาเข้าไปตามลำคลองสามเสนฝั่งใต้ ถึงปากคลองรางเงินฝั่งตะวันตก ทิศตะวันออกติดกับอำเภอดุสิต แต่คลองสามเสนเข้าไปตามคลองรางเงินฝั่งตะวันตก ถึงถนนซางฮี้เลี้ยวไปตามถนนซางฮี้นอกด้านใต้ถึงมุมกำแพงพระราชวังสวนดุสิต เลี้ยวไปตามพระราชวังสวนดุสิตด้านตะวันตกริมถนนสามเสนถึงถนนใบพรด้านเหนือถึงคลองเม่งเส็งเลี้ยวตามไปคลองเม่งเส็งไปตามคลองผดุงกรุงเกษม ทิศใต้ต่ออำเภอบางขุนพรม แต่ปากคลองเม่งเส็งไปตามคลองผดุงกรุงเกษม ฝั่งใต้ถึงลำน้ำเจ้าพระยาทิศตะวันตกต่ออำเภอบางพลัด แต่ปากคลองผดุงกรุงเกษมฝั่งใต้ขึ้นไปตามลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกถึงปากคลองสามเสนฝั่งใต้ ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอสามเสน

13. อำเภอดุสิต

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอบางซื่อ ตั้งแต่ปากคลองรางเงินฝั่งตะวันตกไปตามลำคลองสามเสนฝั่งใต้ถึงทางรถไฟสายเหนือด้านตะวันตก ทิศตะวันออกต่ออำเภอพญาไทแลอำเภอประแจจีน แต่คลองสามเสนไปตามทางรถไฟสายเหนือด้านตะวันตกถึงคลองบางกะปิ (คลองมหานาค) ทิศใต้ต่ออำเภอประทุมวันและอำเภอนางเลิ้ง แต่ทางรถไฟสายเหนือไปตามลำคลองบางกะปิ (คลองมหานาค) ฝั่งใต้ถึงสี่แยกมหานาค เลี้ยวขึ้นตามลำคลองผดุงกรุงเกษมฝั่งตะวันตกไปถึงปากคลองเม่งเส็ง ทิศตะวันตกต่ออำเภอสามเสน แต่คลองผดุงกรุงเกษมเข้าไปตามลำคลองเม่งเสงฝั่งตะวันตกถึงถนนใบพร เลี้ยวไปตามถนนใบพรด้าเหนือถึงมุมกำแพงพระราชวังสวนดุสิตริมถนนสามเสน เลี้ยวขึ้นริมกำแพงพระราชวังสวนดุสิตด้านตะวันตกถึงถนนซางฮี้นอก เลี้ยวตามถนนซางฮี้นอกด้านใต้ไปถึงลำคลองรางเงินเลี้ยวตามลำคลองรางเงินฝั่งตะวันตกถึงคลองสามเสน ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอดุสิต

14. อำเภอพญาไท

อำเภอนนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอบางซื่อ แต่ทางรถไฟสายเหนือไปตามลำคลองสามเสนฝั่งใต้ถึงคลองบางกระสันฝั่งตะวันตก ทิศตะวันออกต่ออำเภอบางกะปิ แต่คลองสามเสนเข้าไปตามคลองบางกะสันฝั่งตะวันตก ถึงทางรถไฟสายตะวันออก ทิศใต้ต่ออำเภอประแจจีน แต่คลองบางกระสันไปตามทางรถไฟสายตะวันออกด้านเหนือถึงสะพานยมราช ทิศตะวันตกต่ออำเภอดุสิต แต่สะพานยมราชไปตามทางรถไฟสายเหนือด้านตะวันตกถึงคลองสามเสน ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอพญาไท

15. อำเภอประแจจีน

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอพญาไทแต่สะพานยมราชไปตามทางรถไฟสายตะวันออกด้านเหนือตรงย่านถนนดวงตะวัน ถึงคลองบางกะสันทิศตะวันออกต่ออำเภอบางกะปิ แต่ทางรถไฟสายตะวันออกไปตามลำคลองบางกระสันฝั่งตะวันตกถึงคลองแสนแสบ ทิศใต้ต่ออำเภอประทุมวัน แต่ปากคลองบางกระสันมาตามลำคลองแสนแสบฝั่งใต้ ถึงทางรถไฟสายเหนือทิศตะวันตกต่ออำเภอดุสิตต่อคลองบางกะปิ (คลองมหานาค) ไปตามทางรถไฟสายเหนือด้านตะวันตกถึงสะพานยมราช ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอประแจจีนออก

16. อำเภอประทุมวัน

อำเภอนนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอดุสิตแลอำเภอประแจจีน แต่สี่แยกมหานาคไปตามลำคลองแสนแสบฝั่งใต้ถึงทางรถไฟไปช่องนนทรี ทิศตะวันออกต่ออำเภอพระโขนง จังหวัดพระประแดง แต่คลองแสนแสบไปตามทางรถไฟสายช่องนนทรีด้านตะวันออก ถึงคลองหัวลำโพง ทิศใต้ต่อเขตอำเภอพระโขนง จังหวัดพระประแดงและอำเภอสาธร อำเภอบางรัก แต่ทางรถไฟสายช่องนนทรีไปตามลำคลองหัวลำโพงฝั่งใต้ถึงคลองผดุงกรุงเกษม ทิศตะวันตกต่ออำเภอป้อมปราบศัตรูพ่าย แต่ปากคลองหัวลำโพงไปตามลำคลองผดุงกรุงเกษมฝั่งตะวันตกถึงสี่แยกมหานาค ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอประทุมวัน

17. อำเภอบางรัก

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอประทุมวัน แต่ปากคลองหัวลำโพงไปตามลำคลองหัวลำโพงฝั่งใต้ถึงปากคลองสีลม ทิศใต้ต่ออำเภอสาธร แต่คลองหัวลำโพงไปตามลำคลองสีลมฝั่งเหนือถึงคลองบางรัก เลี้ยวไปตามคลองบางรักฝั่งเหนือถึงลำน้ำเจ้าพระยา ทิศตะวันตกต่ออำเภอบุบผาราม แต่ปากคลองบางรักขึ้นไปตามลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวัออกถึงปากคลองผดุงกรุงเกษมฝั่งเหนือถึงปากคลองหัวลำโพง ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอบางรัก

18. อำเภอสาธร

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอบางรักและอำเภอประทุมวัน แต่ปากคลองบางรักเข้าไปตามลำคลองบางรักแลคลองสีลมฝั่งเหนือถึงคลองหัวลำโพงเลี้ยวไปตามลำคลองหัวลำโพงฝั่งใต้ถึงหลักเขตต่ออำเภอพระโขนง จังหวัดพระประแดง ทิศตะวันออกต่ออำเภอพระโขนงจังหวัดพระประแดง แต่หลักเขตริมคลองหัวลำโพงตัดมาตามลำรางและดูตรงไปถึงปลายคลองขวางหรือคลองมหาเมฆ แล้วตัวข้ามตรงไปถึงคลองช่องนนทรี ทิศใต้ต่ออำเภอบ้านทวาย แต่หลักเขตริมคลองสาธรฝั่งใต้ออกลำน้ำเจ้าพระยา ทิศตะวันตกต่ออำเภอบุบผาราม แต่ปากคลองสาธรขึ้นไปตามลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกถึงปากคลองบางรัก ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอสาธร

19. อำเภอบ้านทวาย

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอสาธรแต่ปากคลองสาธรเข้าไปตามล่างคลองสาธรฝั่งใต้ ถึงคลองช่องนนทรี เลี้ยวไปตามลำคลองช่องนนทรีฝั่งใต้ ถึงหลักเขตอำเภอเมืองจังหวัดพระประแดง ทิศตะวันออกต่ออำเภอเมืองจังหวัดพระประแดง แต่หลักเขตริมคลองช่องนนทรีตัดไปตามลำรางแรคันนา ถึงคลองบางมะนาวเลียบตามลำคลองบางมะนาวฝั่งตะวันตกออกลำน้ำ

เจ้าพระยาทิศใต้ต่ออำเภอราษฎร์บูรณะ แต่ปากคลองบางมะนาวฝั่งเหนือไปตามลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวัออกถึงท่าถนนตก ทิศตะวันตกต่ออำเภอบุคโล แต่ท่าถนนตกไปตามลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกถึงปากคลองสาธรฝั่งใต้ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอบ้านทวาย

20. อำเภอบางพลัด

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอบางใหญ่จังหวัดนนทบุรี แต่ปากคลองบางตำหรุไปจดเขตวัดเพลงด้านใต้ ตัดขึ้นไปตามลำรางแลคันนาถึงปลายคลองวัดลมุดไปตามลำคลองวัดลมุดฝั่งเหนือออกลำน้ำเจ้าพระยา ทิศตะวันออกต่ออำเภอบางซื่อและอำเภอสามเสน อำเภอบางขุนพรมกับอำเภอชนะสงคราม แต่ปากคลองบางซ่อนฝั่งใต้ไปตามลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกถึงปากคลองโรงไหม ทิศใต้ต่ออำเภออมรินทร์ แต่ปากคลองโรงไหมฝั่งใต้ตัดข้ามฟากลำน้ำเจ้าพระยาไปตามลำคลองบางกอกน้อยฝั่งเหนือถึงปากคลองบางตำหรุฝั่งตะวันออก ทิศตะวันตกต่ออำเภอตลิ่งชัน แต่คลองบางกอกน้อยปากคลองบางตำหรุไปตามลำคลองบางตำหรุฝั่งตะวันออกถึงเขตวัดเพลงด้านใต้ ในเขตนี้เป็นทท้องที่อำเภอบางพลัด

21. อำเภออมรินทร์

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอตลิ่งชันแลอำเภอบางพลัด แต่สามแยกวัดนาสุวรรคีรีไปตามลำคลองบางกอกน้อยฝั่งเหนือออกลำน้ำเจ้าพระยา ตัดข้ามฟากไปถึงปากคลองโรงไหมฝั่งใต้ ทิศตะวันออกต่ออำเภอพระราชวัง แต่ปากคลองโรงไหมฝั่งใต้ไปตามลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออก ถึงตรงข้ามปากคลองมอญ ทิศใต้ต่ออำเภอหงษาราม แต่ตรงข้ามปากคลองมอญข้ามฟากลำน้ำเจ้าพระยาเข้าไปตามลำคลองมอญฝั่งเหนือ ถึงสี่แยกบางเสาธง ทิศตะวันตกต่ออำเภอตลิ่งชัน แต่สี่แยกบางเสาธงไปตามลำคลองบางขุนศรีแลคลองอ้อมชักพระฝั่งตะวันออกถึงสามแยกน่าวัดสุวรรณคีรี ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภออมรินทร์

22. อำเภอหงษาราม

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภออมรินทร์ แต่สี่แยกบางเสาธงไปตามลำคลองมอญฝั่งเหนือ ออกลำน้ำเจ้าพระยาตัดข้ามฟากไปถึงตรงข้ามปากคลองมอญ ทิศตะวันออกต่ออำเภอพระราชวัง แต่ตรงข้ามปกคลองมอญไปตามลำน้ำเจ้าพระยา ฝั่งตะวันออกถึงปากคลองบางกอกใหญ่ ทิศใต้ต่ออำเภอบุบผาราม อำเภอราชคฤห์ แต่ตรงข้ามปากคลองบางกอกใหญ่ฝั่งเหนือ ถึงสามแยกปากคลองด้านทิศตะวันตกต่ออำเภอภาษีเจริญ แต่สามแยกปากคลองด่าน ไปตามลำคลองวัดหนังหรือคลองอ้อมชักพระฝั่งตะวันออกถึงสี่แยกบางเสาธง ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอหงษาราม

23. อำเภอราชคฤห์

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอหงษาราม แต่สามแยกปากคลองด่านไปตามลำคลองบางกอกใหญ่ฝั่งเหนือ ถึงปากคลองบางไส้ไก่ ทิศตะวันออกต่ออำเภอบุบผาราม แต่ปากคลองบางไส้ไก่ไปตามลำคลองบางไส้ไก่ถึงทางรถไฟสายท่าจีน ทิศใต้ต่ออำเภอบุคโล อำเภอบางขุนเทียน แต่คลองบางไส้ไก่ไปตาทางรถไฟสายท่าจีน ด้านใต้ถึงคลองบางสะแก ไปตามลำคลองบางสะแกฝั่งตะวันตกถึงลำกระโดงสวนไปตามลำกระโดงสวนฝั่งเหนือ ถึงเขตวัดใหม่ยายนุ้ยด้านใต้ออกคลองด่าน ทิศตะวันตกต่ออำเภอบางขุนเทียน อำเภอภาษีเจริญ แต่เขตวัดใหม่ยายนุ้ยด้านใต้ไปตามลำคลองด่านฝั่งตะวันออกถึงคลองบางกองใหญ่สามแยกปากปล่องด่าน ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอราชคฤห์

24. อำเภอบุบผาราม

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอพระราชวัง อำเภอพาหุรัต อำเภอจักรวรรดิ์ อำเภอสัมพันธวงษ์ แต่ตรงข้ามปากคลองบางกอกใหญ่ ไปตามลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกถึงปากคลองผดุงกรุงเกษม ทิศตะวันออกต่ออำเภอบางรัก อำเภอสาธร อำเภอบ้านทวาย แต่ปากคลองผดุงกรุงเกษมลงไปตามลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกถึงตรงข้ามปากคลองบางไส้ไก่ ทิศใต้ต่ออำเภอบุคโลอำเภอราชคฤห์ แต่ตรงข้ามปากคลองบางไส้ไก่ ตัดข้ามฟากลำน้ำเจ้าพระยาไปตามลำคลองบางไส้ไก่ฝั่งใต้ถึงคลองบางกอกใหญ่ ทิศตะวันตกต่ออำเภอหงษาราม แต่ปากคลองบางไส้ไก่ไปตามลำคลองบางกอกใหญ่ฝั่งตะวันออก ถึงตรงข้ามปากคลองบางกอกใหญ่ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอบุบผาราม

25. อำเภอบุคโล

อำเภอนี้มีเขต คือ ทิศเหนือต่ออำเภอบุบผาราม แต่คลองบางสะแกไปตามทางรถไฟสายท่าจีนฝั่งใต้ถึงคลองบางไส้ไก่ ทิศตะวันออกต่ออำเภอบุบผาราม แต่ทางรถไฟสายท่าจีนไปตามลำคลองบางไส้ไก่ฝั่งใต้ออกลำน้ำเจ้าพระยา ทิศใต้ต่ออำเภอบ้านทวาย อำเภอราษฎร์บูรณะ แต่ตรงข้ามปากคลองบางไส้ไก่ไปตามลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออก ถึงตรงข้ามปากคลองดาวคะนอง ตัดข้ามฟากลำน้ำเจ้าพระยาไปตามลำคลองดาวคะนองฝั่งเหนือถึงปากคลองบางค้อ ทิศตะวันตกต่ออำเภอบางขุนเทียนแลอำเภอราชคฤห์ แต่คลองดาวคะนองปากคลองบางค้อไปถึงคลองบางสะแกไปตามลำคลองบางสะแดฝั่งตะวันตก ถึงทางรถไฟสายท่าจีน ในเขตนี้เป็นท้องที่อำเภอบุคโล

กรทรวงนครบาล

ประกาศมา ณ วันที่ ตุลาคม พระพุทธศักราช 2458

มหาอำมาตย์เอก

เสนาบดีกระทรวงนครบาล

ที่ 17/6458 กรมอำเภอ

วันที่ 18 ตุลาคม พระพุทธศักราช 2458

ขอเดชะฝ่าละอองธุลีพระบาทปกเกล้าฯ

ข้าพระพุทธเจ้าได้รับพระราชทานพระราชหัตถเลขาที่ 25/555 ลงวันที่ 15 เดือนนี้ ทรงพระราชดำริห์เห็นชอบด้วยร่างประกาศตั้งอำเภอกันนามแลทั้งกำหนดเขตท้องที่ ซึ่งข้าพระพุทธเจ้าทูลเกล้าฯ ถวายขึ้นมาโดยหนังสือที่ 529/6831 ลงวันที่ 12 เดือนนี้ แลโปรดเกล้าฯ ว่าจะไม่ประกาศแบ่งจังหวัดต่าง ๆ เสียพร้อมกันหรือนั้น พระเดชพระคุณเป็นล้นเกล้าฯ หาที่สุดมิได้

พระราชอาญาไม่พ้นเกล้าฯ ประกาศตั้งตามอำเภอแลแบ่งเขตท้องที่ ๆ ข้าพระพุทธเจ้าทูลเกล้าฯ ถวายเมื่อวันที่ 12 เดือนนี้นั้น เป็นแต่จะเร่งประกาศไปให้ชอบด้วยกฎหมายตามประกาศใช้พระราชบัญญัติปกครองท้องที่ในอำเภอชั้นในกรุงเทพมหานคร ตามที่ได้ประกาศแล้วในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 18 กันยายน พ.ศ.2458 ส่วน 1 เท่านั้น

ส่วนประกาศแบ่งเขตท้องที่เป็นจังหวัดแลประกาศตั้งเจ้าหน้าที่นั้น ได้กำหนดจะส่งมาทูลเกล้าฯ ถวายโดยลำดับ แลควรออกประกาศเป็นลำดับไปดังกระแสพระราชดำริห์ฉนั้น

ในวโรกาศนี้ ข้าพระพุทธเจ้าขอพระราชทานทูลเกล้าฯ ถวายร่างประกาศ เพื่อได้ทรงพระราชวินิจฉัยและพระราชทานพระบรมราชานุญาต คือ

1. ประกาศพระบรมราชโองการยกเลิกมณฑลกรุงเทพฯ แลขยายเขตพระมหานครออกไป แบ่งเขตเป็น 6 จังหวัด

2. ประกาศเสนาบดีกระทรวงนครบาล อธิบายเขตแลนาม จังหวัดแลอำเภอ เนื่องจากประกาศพระบรมราชโองการ

3. ประกาศเปลี่ยนนามกรมอำเภอ เป็นกรมพระนครบาลแลตั้งมหาอามาตย์ตรี พระยาเพ็ชร์ปาณี เป็นอธิบดีกรมพระนครบาล

4. ประกาศตั้งมหาอำมาตย์ตรี พระยาเพ็ชรร์ชฎา เป็นอธิบดีกรมพระราชทัณฑ์

5. ประกาศตั้งนครบาลประจำจังหวัด รวม 5 ฉบับ

อนึ่ง ในประกาศเสนาบดีเรื่องบอกเขตจังหวัดแลอำเภอนั้น มีข้อต้องขอพระราชทานพระบรมราชวินิจฉัย คือ ในเขตพระมหานครชั้นนอก เมื่อยังเป็นหัวเมืองอยู่ อำเภอที่ตั้งเมือง ใช้นามอำเภอว่า "อำเภอเมือง" ในบัดนี้จะได้เปลี่ยนแปลงจังหวัด ชื่ออำเภอเมืองเขียนอยู่ เว้นแต่เมืองนนทบุรี ซึ่งใช้นามอำเภอตลาดขวัญมาแต่เดิม แต่ก็มิได้ตรงตามตำบล เพราะฉนั้นคิดด้วยเกล้าฯ ว่าอำเภอที่ตั้งที่ว่าการจังหวัด ซึ่งควรจะเปลี่ยนนามนั้น อำเภอที่ตั้งที่ว่าการจับหวัดจะควรเรียกว่าอำเภอนนทบุรี หรือชื่ออำเภอตลาดขวัญตามเดิม มิฉนั้นก็เรียกอำเภอเฉลิมพระเกียรติให้ตรงกับตำบล

อำเภอที่ตั้งที่ว่าการจังหวัดมีนบุรี จะควรเป็นอำเภอมีนบุรี หรืออำเภอคลอง 3 วา หรืออีกชื่อหนึ่งก็ใช้นามตำบล คือ ทรายกองดิน

อำเภอที่ตั้งที่ว่าการจังหวัดพระประแดง จะควรเรียกอำภอลัดหลวง หรืออำเภอนครเขื่อนขันธ์ แต่ถ้าที่จังหวัดอื่นโปรดเกล้าฯ ให้เอานามเดิม ที่นี้ก็ควรใช้อำเภอพระประแดง

อำเภอที่ตั้งที่ว่าการจังหวัดสมุทรปราการ ถ้าไม่เรียกตามชื่อเมืองเก่าอย่างจังหวัด จะควรเป็นอำเภอสมุทเจดีย์ หรืออำเภอปากน้ำเจ้าพระยา

ทั้งนี้จะควรประการใด ขอพระบารมีปกเกล้าฯ เป็นที่พึ่ง ขอพระราชทานเรียนพระราชบัญญัติ

ควรมิควรแล้วแต่จะทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ

ข้าพระพุทธเจ้า ขอเดชะ

(สำเนา) ต้นส่งไปลงราชกิจจา วันที่ 21 ตุลาคม 2458

ประกาศขยายเขตกรุงเทพมหานคร

มีพระบรมราชโองการ ในพระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาวชิราวุธ พระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ดำรัสเหนือเกล้าเหนือกระหม่อมสั่งว่า ลักษณปกครองท้องที่มณฑลกรุงเทพมหานคร ซึ่งในชั้นเดิมได้รวบรวมหัวเมืองใกล้เคียงพระมหานครมีเมืองประทุมธานี เมืองนนทบุรี เมืองนครเขื่อนขันธ์ แลเมืองสมุทรปราการ เข้าสมทบตั้งขึ้นเป็นมณฑลหนึ่ง อยู่ในความบังคับบัญชาของเสนาบดีกระทรวงนครบาล ครั้งเมื่อความรุ่งเรืองแห่งพระมหานครมีความเจริญเลื่อนออกไปในแถบทุ่งหลวง ก็ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้จัดการปกครองท้องที่ตั้งเมืองธัญญะบุรีแลเมืองมีนบุรีขึ้นเพื่อให้ความสะดวกแก่อาณาประชาราษฎ์ในท้องถิ่น และถูกต้องตามลักษณะปกครองพระราชอาณาจักรในครั้งนั้น บัดนี้ความเจริญรุ่งเรืองแห่งพระมหานครแลหัวเมืองที่ใกล้เคียงได้ขยายออกไปติดต่อถึงกันยิ่งขึ้น ระเบียบแบบแผนขนบธรรมเนียมราชการก็ได้เปลี่ยนแปลงแก้ไขเพิ่มเติมเป็นลำดับมา จึงทรงพระราชดำริห์ว่าถึงเวลาอันสมควรแล้วที่จะจัดการปกครองขยายเขตพระมหานครออกไปให้พอเหมาะแลสะดวกแก่การปกครองในปัตยบันนี้ แบ่งการบังคับบัญชาหัวเมืองขึ้นให้เป็นระเบียบเรียบร้อยตามควรแก่กาลสมัย จึงทรงพระกรุณาโปรดเลก้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติไว้ดังต่อไปนี้

มาตรา 1 ให้ยกเลิกมณฑลกรุงเทพฯ รวมทั้งที่เมืองนนทบุรี เมืองมีนบุรี เมืองพระประแดง เมืองสมุทรปราการ เป็นเขตพระมหานครตั้งแต่นี้ไป กำหนดเขตด้านเหนือตามแนวคลองหกวาสายล่างของคลองรังสิตฝั่งเหนือเป็นพรมแดนด้านเหนือ ด้านตะวันตกด้านตะวันออกและด้านใต้คงตามเขตเดิม ให้เสนาบดีกระทรวงนครบาลแลเสนาบดีกระทรวงมหาดไทยปักหมายเขตแดนแลหมายเขตแผนที่ไว้ให้เป็นที่เรียบร้อย

มาตรา 2 ให้ยกเมืองธัญญะบุรี เมืองประทุมธานี นอกจากเขตที่ได้กำหนดเป็นพระมหานครแล้วไปสมทบเป็นหัวเมืองขึ้นกระทรวงมหาดไทยตั้งแต่บัดนี้ไป

ให้เสนาบดีกระทรวงนครบาลกับเสนาบดีกระทรวงมหาดไทยปฤกษาจัดการแบ่งปันให้เป็นที่เรียบร้อย

มาตรา 3 ให้แบ่งเขตกรุงเทพพระมหานครออกเป็นจังหวัดดังนี้ คือ

กรุงเทพฯ ฝั่งตะวันออกลำน้ำเจ้าพระยาเป็นจังหวัดพระนคร

กรุงเทพฯ ฝั่งตะวันตกลำน้ำเจ้าพระยาเป็นจังหวัดธนบุรี

แบ่งรอบนอกเป็นจังหวัดนนทบุรี จังหวัดมีนบุรี จังหวัดพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ

ให้เสนาบดีกระทรวงนครบาลจัดการกำหนดเขตท้องที่แล้วออกประกาศไว้ให้เป็นหลักถานในราชการต่อไป

ประกาศมา ณ วันที่ 21 ตุลาคม พระพุทธศักราช 2458 เป็นวันที่ 1806 ในรัชกาลปัตยุบันนี้

(สำเนา) ต้นส่งไปลงราชกิจจา วันที่ 21 ตุลาคม 2458

ประกาศกระทรวงนครบาล
เรื่อง กำหนดเขตท้องที่การปกครองกรุงเทพพระมหานคร

ด้วยตามความในประกาศพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ขยายเขตกรุงเทพพระมหานคร ลงวันที่ 21 ตุลาคม พระพุทธศักราช 2458 มาตรา 1.2.3 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้เสนาบดีกระทรวงนครบาลปักหมายเขตแดงเขตกรุงเทพมหานครแลกำหนดเขตจังหวัดการปกครองในพระมหานครไว้ให้เป็นหลักฐานในราชการต่อไปนั้น

บัดนี้ขอประกาศการกำหนดเขตจังหวัดแลอำเภออันเป็นเขตกรุงเทพพระมหานคร ดังต่อไปนี้

เขตกรุงเทพพระมหานคร

ทิศเหนือต่อมณฑลกรุงเก่า ตั้งแต่คลองหม่อมแช่มตรงปลายคลองซอยที่ 2 มีหลักเนินดินเป็นแนวไป ถึงปลายคลองนายแขก เลี้ยวไปตามลำคลองนายแขก นายชัง คลองลากก้อน คลองสามวา คลองตรง คลองบ้านแหลมใหญ่ ไปตามคลองบ้านแหลมใหญ่ฝั่งเหนือถึงปลายคลองบางตะไน เลี้ยวไปตามลำคลองบางตะไนฝั่งเหนือออกลำน้ำเจ้าพระยา เลียบตามลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตกถึงตรงข้ามปากคลองบ้านใหม่ตลาดเนื้อ ตัดข้ามฟากลำน้ำเจ้าพระยาไปฝั่งตะวันออกตามลำคลองบ้านใหม่ ตลาดเนื้อฝั่งเหนือคลองเปรมประชากรฝั่งตะวันออกถึงสถานีหลักหก ตัดเส้นตรงไปคลองหกวาสายล่าง ฝั่งเหนือถึงคลองซอยที่ 14 เป็นพรมแดนด้านเหนือ

ทิศตะวันออกต่อมณฑลปราจีนบุรีแต่คลองหกวาสายล่างไปตามลำคลองซอยที่ 14 ฝั่งตะวันตกถึงคลองแสนแสบตรงศาลาแดง เลี้ยวไปตามคลองนครเนื่องเขตฝั่งใต้ถึงคลองหลวงแพ่ง เลี้ยวไปตามลำคลองหลวงแพ่งฝั่งตะวันตกถึงคลองประเวศบุรีรมย์เลี้ยวไปตามคลองประเวศบุรีรมย์ฝั่งใต้ถึงปากคลองพระยาสมุท เลี้ยวไปตามลำคลองพระยาสมุท คลองนิยมยาตรา คลองฉบัง คลองบางจากฝั่งตะวันตกถึงคลองใหญ่เลี้ยวไปตามลำคลองใหญ่ ฝั่งเหนือตัดเส้นตรงไปถึงบึงอันโอง เลี้ยวไปตามลำรางออกทะเลอ่าวสยาม เป็ฯพรมแดนด้านตะวันออก

ทิศใต้ปกครองอ่าวทะเลตลอดเขตอำนาจกฎหมาย

ทิศตะวันตกต่อมณฑลนครไชยศรี ตั้งแต่ปากคลองขุนศรีราชาวิใจ คลองศีร์ษะกระบือฝั่งตะวันออก เลี้ยวไปตามลำคลองมหาไยฝั่งเหนือถึงคลองแสมดำ เลี้ยวไปตามลำคลองแสมดำ ฝั่งตะวันออกตัดตรงไปถึงวัดหนองแขมด้านตะวันตก ตัดเส้นตรงจากวัดหนองแขมตรงไปถึงสี่แยกคลองนราภิรมย์แลคลองมหาสวัสดิ ไปตามลำคลองนราภิรมย์ฝั่งตะวันออกถึงคลองเจ้าวัฒนา เลี้ยวไปตามลำคองเจ้าวัฒนาฝั่งใต้ถึงคลองพระภิมล เลี้ยวไปตามลำคลองพระภิมลฝั่งเหนือถึง

คลองบุญศรี เลี้ยวไปตามลำคลองหม่อมแช่มฝั่งเหนือ เลี้ยงคลองซอยที่ 2 ถึงหลักเขตเนินดิน เป็นพรมแดนด้านตะวันตกในเขตนี้เป็นเขตกรุงเทพพระมหานคร แบ่งออกเป็นจังหวัด ต่อไปนี้

1. จังหวัดพระนครรวมท้องที่ อำเภอพระราชวัง อำเภอสำราญราษฎร์ อำเภอพาหุรัต อำเภอชนะสงคราม อำเภอสามยอด อำเภอป้อมปราบศัตรูพ่าย อำเภอจักรวรรดิ์ อำเภอสัมพันธวงษ์ อำเภอสามแยก อำเภอบ้านทวาย อำเภอบางรัก อำเภอสาธร อำเภอบางขุนพรม อำเภอสามเสน อำเภอดุสิต อำเภอนางเลิ้ง อำเภอประแจจีน อำเภอพญาไท อำเภอประทุมวัน อำเภอบางซื่อ อำเภอบางเขต อำเภอบางกะปิ มีอาณาเขตดังนี้

ทิศเหนือต่อจังหวัดนนทบุรีและเมืองธัญญะบุรีตั้งแต่ลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกไปตามลำคลองบางเขตฝั่งใต้ ถึงคลองเปรมประชากร เลี้ยวไปตามคลองเปรมประชากรฝั่งตะวันออกถึงตรงสถานีรถไปหลักหก แล้วตัดตรงไปคลองหกวาสายล่างฝั่งเหนือถึงคลองซอยที่ 4 เป็นเขตด้านเหนือ

ทิศตะวันออกต่อจังหวัดมีนบุรี แต่คลองซอยที่ 4 ตัดตรงไปตามคลองลำเตาปูน คลองลาดบัวขาวถึงลำหลอแหล เป็นนเขตด้านตะวันออก

ทิศใต้ต่อจังหวัดพระประแดงแต่คลองลาดบัวขาวไปตามลำหลอนแหลลำบ้านม้า คลองบางกะจะฝั่งเหนือถึงคลองแสนแสบ เลี้ยวไปตามลำคลองแสนแสบฝั่งใต้ถึงทางรถไฟสายช่องนนทรี เลี้ยวไปตามทางรถไฟสายช่องนนทรี ด้านตะวันออกถึงคลองหัวลำโพงเลี้ยวไปตามคลองหัวลำโพงฝั่งใต้ถึงหลักเขตพรมแดนระห่างจังหวัดพระนครกับจังหวัดพระประแดง เลี้ยวไปตามลำรางตัดเส้นตรงจนถึงคลองบางมะนาวไปตามลำคลองบางมะนาวฝั่งตะวันออกลำน้ำเจ้าพระยา เป็นเขตด้านใต้

ทิศตะวันตกต่อจังหวัดธนบุรี แต่ปากคลองบางมะนาวเลียบขึ้นไปตามลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกถึงปากคลองบางเขตฝั่งใต้ เป็นเขตด้านตะวันตก ในเขตนี้เป็นจังหวัดพระนคร

2. จังหวัดธนบุรีรวมท้องที่ อำเภอหงษาราม อำเภออมรินทร์ อำเภอบางพลัด อำเภอราชคฤห์ อำเภอบุบผาราม อำเภอบุคโล อำเภอตลิ่งชัน อำเภอภาษีเจริญ อำเภอบางขุนเทียน อำเภอราษฎร์บูรณะ อำเภอหนองแขม มีอำณาเขตดังนี้

ทิศเหนือต่อจังหวัดนนทบุรี แต่สี่แยกคลองนราภิรายไปตามลำคลองมหาสวัสดิฝั่งใต้ถึงโรงพักพลตระเวนเลี้ยวตัดขึ้นบกตรงไปถึงคลองสวนแดง ไปตามลำคลองสวนแดงฝั่งใต้ออกคลองบางกองน้อย เลี้ยวขึ้นไปตามลำคลองบางกอกน้อยฝั่งตะวันตกถึงตรงปากคลองวัดพิกุลตัดข้ามฟากคลองบางกอกน้อยไปตามลำคลองวัดพิกุลฝั่งใต้จนถึงคลองบางตำหรุ เลี้ยวไปตามคลองบางตำหรุฝั่งตะวันออกจนถึงเขตวัดเพลงด้านใต้ ตัดเส้นตรงไปปลายคลองวัดละมุด ไปตามลำคลองวัดละมุดฝั่งเหนือออกลำน้ำเจ้าพระยา ตัดตรงข้ามไปฝั่งตะวันออกลำแม่น้ำเจ้าพระยา ถึงปากคลองบางซ่อนฝั่งใต้ เป็นเขตด้านเหนือ

ทิศตะวันออกต่อจังหวัดพระนครแลจังหวัดพระประแอง แต่ปากคลองบางซ่อนฝั่งใต้ลงไปตามลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกจนถึงคลองบางมะนาวฝั่งเหนือตัดตรงข้ามลำน้ำเจ้าพระยาฝั่ง-

ตะวันออกจนถึงคลองบางมะนาวฝั่งเหนือตัดตรงข้ามลำน้ำเจ้าพระยาไปฝั่งตะวันตกเลี้ยวไปถึงปากคลองแจงร้อน เลี้ยวเข้าคลองแจงร้อนไปตามลำคลองบางฝั่ง ฝั่งตะวันออกตัดเส้นตรงไปปลายคลองขุดเจ้าเมืองไปตามคลองขุดเจ้าเมืองแลคลองขวางฝั่งตะวันออกถึงคลองบางจาก เป็นเขตด้านตะวันออก

ทิศใต้ต่อจังหวัดสมุทรปราการแลเขตมณฑลนครไชยศรี แต่คลองขวางไปตามลำคลองบางจากฝั่งเหนือถึงคลองหัวกระบือ เลี้ยวไปตามลำคลองหัวกระบือฝั่งตะวันออกถึงคลอง มหาไชย เลี้ยวไปตามลำคลองมหาไชยฝั่งเหนือจนถึงคลองแสมดำ เป็นเขตด้านใต้

ทิศตะวันตกต่อเขตมณฑลนครไชยศรี แต่คลองมหาไชยไปตามลำคลองแสมดำฝั่งตะวันออกตรงถึงวัดหนองแขมเขตด้านตะวันตก ตัดเส้นตรงไปถึงสี่แยกคลองนราภิรมย์และคลองมหาสวัสดิ์ เป็นเขตด้านตะวันตก ในเขตนี้เป็นจังหวัดธนบุรี

3. จังหวัดนนทบุรีรวมท้องที่ อำเภอนนทบุรี อำเภอปากเกร็ด อำเภอบางใหญ่ อำเภอบางบัวทอง มีอาณาเขตดังนี้

ทิศเหนือต่อเขตมณฑลกรุงเก่าแต่เนินดินพรมแดนปลายคลองหม่อมแช่มคลองซอยที่ 2 ไปตามแนวเนินดินพรมแดนถึงคลองนายแขก เลี้ยวไปตามลำคลองนายแขก นายซัง คลองลากค้อน คลองสามวา คลองตรง คลองบ้านแหลมใหญ่ฝั่งเหนือ แล้วแยกตัดตรงไปตามลำคลองบางตะไน ฝั่งเหนือออกลำน้ำเจ้าพระยา เลียบลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตกไปจนถึงตรงข้ามปากคลองบ้านใหม่ตลาดเนื้อ ตัดข้ามฟากลำน้ำเจ้าพระยาไปตามลำคลองบ้านใหม่ตลาดเนื้อฝั่งเหนือถึงคลองเปรมประชากร เป็นเขตด้านเหนือ

ทิศตะวันออกต่อจังหวัดพระนคร แต่ปลายคลองบ้านใหม่ตลาดเนื้อไปตามคลองเปรมประชากรฝั่งตะวันออกถึงคลองบางเขต เลี้ยวไปตามคลองบางเขตฝั่งใต้ถึงลำน้ำเจ้าพระยา เลียบลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันออกลงไปถึงปากคลองบางซ่อนฝั่งใต้ เป็นเขตด้านตะวันออก

ทิศใต้ต่อจังหวัดธนบุรีแต่ปากคลองบางซ่อนฝั่งใต้ตัดข้ามฟากลำน้ำเจ้าพระยาไปตามลำคลองวัดละมุดฝั่งเหนือจนถึงเขตวัดเพลงด้านใต้ ตัดตรงไปปลายคลองบางตำหรุไปตามลำคลองบางตำหรุฝั่งตะวันออก เลี้ยวไปตามลำคลองวัดพิกุลฝั่งไปออกคลองบางกอกน้อยตัดข้ามฟากไปตามลำคลองบางกอกน้อยฝั่งตะวันตกถึงคลองสวนแดนเลี้ยวไปตามลำคลองสวนแดนฝั่งใต้ตัดเส้นตรงไปถึงโรงพักพลตระเวนริมคลองมหาสวัสดิไปตามลำคลองมหาสวัสดิฝั่งใต้จนถึงสี่แยกคลองนราภิรมย์ เป็นเขตด้านใต้

ทิศตะวันตกต่อเขตมณฑลนครไชยศรีแต่สี่แยกคลองมหาสวัสดิไปตามลำคลองนราภิรมย์ฝั่งตะวันออกถึงคลองเจ้าวัฒนา เลี้ยวไปตามลำคลองเจ้าวัฒนาฝั่งตะวันออกถึงคลองพระภิมลเลี้ยวไปตามลำคลองพระภิมลฝั่งเหนือถึงคลองบุญศรี เลี้ยวไปตามลำคลองบุญศรีฝั่งตะวันออกถึงคลองหม่อมแช่ม เลี้ยวไปตามลำคลองหม่อมแช่มฝั่งเหนือแลคลองซอยที่ 2 ฝั่งตะวันออกถึงเนินดินหลักเขตพรมแดนเป็นเขตด้านตะวันตกในเขตนี้เป็นจังหวัดนนทบุรี

4. จังหวัดมีนบุรีรวมท้องที่อำเภอมีนบุรี อำเภอหนองจาก อำเภอแสนแสบ อำเภอจีรดับ มีอาณาเขตดังนี้

ทิศเหนือต่อเมืองธัญญะบุรีแต่คลองซอยที่ 4 ไปตามลำคลองหกวาสายล่างฝั่งเหนือถึงคลองซอยที่ 14 เป็นเขตด้านเหนือ

ทิศตะวันออกต่อเขตมณฑลปราจีนบุรี แต่คลองหกวาสายล่างไปตามลำคลองซอยที่ 14 ฝั่งตะวันตกถึงคลองแสนแสบตรงศาลาแดงเลี้ยวไปตามคลองนครเนื่องเขตฝั่งใต้ถึงคลองหลวงแพ่ง เลี้ยวไปตามลำคลองหลวงแพ่งฝั่งตะวันตกถึงคลองประเวศบุรีรมย์ ตัดข้ามฟ้ากไปถึงเขตนาห่างคลองประเวศบุรีรมย์ฝั่งใต้ 25 เส้น เป็นเขตด้านตะวันออก

ทิศใต้ต่อจังหวัดสมุทรปราการ แต่หลักเขตห่างจากคลองประเวศบุรีรมย์ฝั่งใต้ 25 เส้นจนถึงคลองสิงห์โต เป็นเขตด้านใต้

ทิศตะวันตกต่อจังหวัดพระประแดงแลจังหวัดพระนคร แต่หลักเขตห่างจากคลองประเวศบุรีรมย์ฝั่งใต้ 25 เส้นไปตามลำคลองสิงห์โตฝั่งตะวันตกหักเลี้ยวไปตามลำคลองลาดบัวขาวคลองลำเตาปูนฝั่งตะวันตก ตัดเส้นตรงไปถึงคลองหกวาสายล่างตรงปากคลองซอยที่ 4 เป็นเขตด้านตะวันตก ในเขตนี้เป็นจังหวัดมีนบุรี

5. จังหวัดพระประแดงรวมทั้งที่อำเภอพระประแดง อำเภอพระโขนง มีอาณาเขตดังนี้

ทิศเหนือต่อจังหวัดพระนคร แต่ทางรถไฟสายช่องนนทรีไปตามลำคลองแสนแสบฝั่งใต้ถึงคลองบางกะจะ เลี้ยวไปตามลำคลองบางกะจะ ลำคลองบ้านม้าแลลำคลองหลอแหลถึงคลองลาดบัวขาวฝั่งเหนือ เป็นเขตด้านเหนือ

ทิศตะวันออกต่อจังหวัดมีนบุรีและจังหวัดสมุทรปราการ แต่ปากคลองหลอแปลไปตามลำคลองลาดบัวขาวหักเลี้ยวไปตามลำคลองสิงห์โต คลองบางแก้วใหญ่ฝั่งตะวันตกถึงคลองสำโรงเป็นเขตด้านตะวันออก

ทิศใต้ต่อจังหวัดสมุทรปราการ แต่ปากคลองบางแก้วใหญ่ไปตามลำคลองสำโรงฝั่งเหนือถึงทางรถไฟสายปากน้ำ เลี้ยวไปตามทางรถไฟสายปากน้ำ ด้านตะวันตกถึงสถานีศีร์ษะจรเข้ ตัดเส้นตรงไปถึงคลองบางนางเกร็ง เลี้ยวไปตามคลองบางนางเกร็งฝั่งเหนือออกลำน้ำเจ้าพระยา ตัดข้ามฟากไปตามลำคลองท่าเกียนฝั่งเหนือถึงคลองบางจากไปตามลำคลองบางจากฝั่งเหนือถึงคลองขวาง เป็นเขตด้านใต้

ทิศตะวันตกต่อจังหวัดธนบุรีแลจังหวัดพระนครแต่คลองบางจากไปตามคลองขวางแลคลองขุดเจ้าเมืองฝั่งตะวันออกตัดเส้นตรงไปตามลำคลองบางฝั่งคลองแจงร้อนฝั่งตะวันออกถึงลำน้ำเจ้าพระยาเลี้ยวไปตามลำน้ำเจ้าพระยาฝั่งตะวันตกถึงตรงข้ามปากคลองบางมะนาวตัดข้ามฟากลำน้ำเจ้าพระยาไปตามลำคลองบางมะนาวฝั่งตะวันตกตัดเส้นตรงไปถึงหลักเขตคลองหัวลำโพงเลี้ยวไปตามลำคลองหัวลำโพงฝั่งใต้ถึงทางรถไฟสายช่องนนทรี เลี้ยวไปตามทางรถไฟสายช่องนนทรีด้านตะวันออกถึงคลองแสนแสบ เป็นเขตด้านตะวันตก ในเขตนี้เป็นจังหวัดพระประแดง

6. จังหวัดสมุทรปราการรวมท้องที่ อำเภอสมุทรปราการ อำเภอบางพลี อำเภอบางเหี้ยมีอาณาเขตดังนี้

ทิศเหนือต่อจังหวัดธนบุรี จังหวัดพระประแดง จังหวัดมีนบุรี และเขตมณฑลปราจีณบุรี แต่คลองศีรษะกระบือไปตามลำคลองบางจากฝั่งเหนือเลี้ยวปลายคลองท่าเกียนไปตามลำคลองท่าเกียนฝั่งเหนือออกลำน้ำเจ้าพระยาตัดข้ามฟากไปตามลำคลองบางนาเกร็งฝั่งเหนือ แล้วตัดเส้นตรงไปสถานีรถไฟ (สายปากน้ำ) ศีร์ษะจรเข้ไปตามทางรถไฟสายปากน้ำด้านตะวันตกถึงคลองสำโรง เลี่ยวไปตามลำคลองสำโรงฝั่งเหนือถึงคลองบางแก้วใหญ่เลี้ยวไปตามลำคลองบางแก้วใหญ่ คลองสิงห์โตฝั่งตะวันตกถึงหลักเขตห่างจากคลองประเวศบุรีรมย์ฝั่งใต้ 25 เส้น เลี้ยวไปตามเขตนาห่างจากคลองประเวศบุรีรมย์ฝั่งใต้ 25 เส้น จนถึงตรงปากคลองหลวงแพ่งเลี้ยวข้อไปตามเขตนาถึงคลองประเวศบุรีรมย์เลี้ยวไปตามลำคลองประเวศบุรีรมย์ฝั่งใต้ถึงคลองพระยานาคราช เป็นเขตด้านเหนือ

ทิศตะวันออกต่อเขตมณฑลปราจีณบุรี แต่คลองประเวศบุรีรมย์ไปตามลำคลองพระยานาคราชเลี้ยวไปตามคลองพระยาสมุท คลองนิยมยาตรา คลองฉบัง คลองบางจาก ฝั่งตะวันตกถึงคลองใหญ่ เลี้ยวไปตามลำคลองใหญ่ฝั่งใต้ตัดตรงไปตามลำรางฝั่งตะวันออกถึงบึงอ้นโอง ตัดตรงไปตามลำรางออกทะเลอ่าวสยาม เป็นเขตด้านตะวันออก

ทิศใต้ปกครองทะเลอ่าวสยามตามเขตอำนาจกฎหมาย

ทิศตะวันตกต่อมณฑลนครไชยศรี แต่ทะเลอ่าวสยามไปตามลำคลองขุนศรีราชวิใจฝั่งตะวันออก ถึงคลองศีร์ษะกระบือเป็นเขตด้านตะวันตกในเขตนี้เป็นจังหวัดสมุทรปราการ

กระทรวงนครบาล

ประกาศมา ณ วันที่ 21 ตุลาคม พระพุทธศักราช 2458

(ลงนาม) มหาอำมาตย์เอก เจ้าพระยายมราช

เสนาบดีกระทรวงนครบาล

เอกสารหมายเลข 10

กรมคลอง

สินค้าอันสำคัญของประเทศสยามที่จำหน่ายออกไปยังนา ๆ ประเทศนั้น ย่อมบังเกิดจากการเภาะปลูกมีเข้าเปนสินค้าอันใหญ่แลการเภาะปลูกพืชน์ผลต่าง ๆ ที่จะได้ผลเจริญดีนั้น ก็ต้องอาไศรยมีน้ำให้บริบูรณ์พอดี เหตุฉนี้พระเจ้าแผ่นดินสยาม แต่โบราณกาลสืบมาจนบัดนี้ จึงได้ทรงพยายามให้ขุดคลองใหญ่น้อยขึ้นในพระราชอาณาเขตร์แทบทุกพระองค์ ทั้งนี้ก็เปนการส่อให้เห็นได้ว่าการขุดคลองใหญ่น้อยขึ้นในพระราชอาณาเขตร์แทบทุกพระองค์ ทั้งนี้ก็เปนการส่อให้เห็นได้ว่าการขุดคลองแลแก้ไขลำน้ำต่าง ๆ นั้น นับว่าเปนการบำรุงอันสำคัญสำหรับประเทศมาแต่สมัยโบราณโน้นแล้ว ด้วยตามพื้นภูมิเทศของประเทศสยามทางนั้นแลลำคลองต่าง ๆ นั้นเปนสิ่งสำคัญอย่างยิ่ง เพราะเปนประโยชน์สำหรับทั้งการเภาะปลูกแลการสินค้า ซึ่งเปนต้นเหตุที่จะทำให้บ้านเมืองมีความรุ่งเรืองเจริญยิ่งขึ้น การขุดคลองในสมัยโบราณนั้น ใช้การกะเกณฑ์ไพร่พลเมืองขุดจนถึงกรุงเทพฯ มหานครบวรรัตนโกสินทร์นี้ ก็ยังใช้การกะเกณฑ์ขุดคลองอยู่บ้าง ต่อเมื่อในรัชกาลที่ ๔ แลปัตยุบันนี้การขุดคลองต่าง ๆ ที่รัฐบาลขุดนั้นจึงใช้วิธีจ้าง

อนึ่งคลองต่าง ๆ ในสมัยหลังนี้ นอกจากที่ให้เจ้าพนักงานจัดการขุดขึ้นแล้วยังมีเอกชน, แลบริษัท, ขอรับพระราชทานพระบรมราชานุญาตขุดคลองต่าง ๆ ขึ้น เพื่อจำหน่ายที่ดิน ๒ ฝั่งคลองเหล่านี้ โดยเสียเงินภาคหลวงให้แก่รัฐบาลตามอัตราที่รัฐบาลกำหนดให้คลองสำคัญต่าง ๆ ที่พระเจ้าแผ่นดิน, รัฐบาล, เอกชน, แลบริษัท, ได้ขุดขึ้นแต่ครั้งโบราณจนถึงสมัยปัตยุบันนี้นั้น จะได้กล่าวแต่โดยย่อดังต่อไปนี้

แหล่งที่มา : คัดจาก กจช. ร.5 กระทรวงเกษตราธิการ 34/791 ประวัติคลองต่าง ๆ (2453)

คลองคูพระนคร

ลุศักราช ๑๑๔๗ ปีมะเสงสัปตศกเปนปีที่ ๔ ในราชกาลที่ ๑ พระบาทสมเด็จพระพุทธเจ้าอยู่หัว พระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้เจ้าพนักงานจัดการขึ้น ๔ คลองคือ

๑. คลองคูพระนครตั้งแต่แม่น้ำเจ้าพระยาฝั่งตวันออก ณ วัดบพิธภิมุข (วัดเชิงเลน) ขึ้นมาอ้อมไปบรรจบแม่น้ำเจ้าพระยา ณ วัดสังเวศวิทยาราม คือออกบางลำภูบนเปนปากคลองฝ่ายเหนือคลอง ๑

๒. ขุดออกจากคลองคูเมืองเดิมไปออกบรรจบคลองนอกเมืองเปนคลองฝ่ายใต้คลอง ๑ (คือคลองวัดศิริอำมาตย์ไปออกวัดเทพธิดา) เปนคลองอยู่ฝ่ายเหนือคลอง ๑ (มหาชนเรียกว่าคลองหลอด)

๓. ขุดออกจากคลองคูเมืองเดิมไปออกบรรจบคลองนอกเมืองเปนคลองฝ่ายใต้คลอง ๑ (คือตั้งแต่วัดราชบพิธไปวัดสุทัศน์เทพวรารามมหาชนเรียกว่าคลองสพานถ่าน)

๔. คลองใหญ่เหนือวัดสะเกษอีกคลอง ๑ ราชทานนามว่า คลองมหานาคไว้เปนที่สำหรับประชาชนไปมา แลเล่นการรื่นเริงทางเรือในฤดูน้ำ

คลองบางขุนเทียน

ลุศักราช ๑๑๙๓ ปีเถาะโทศกพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาไลย ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระยาโชฎึกราชเสรฐีเปนแม่กองจ้างจีนขุดบรรจบคลองด่านวัดปากน้ำออกบางบอนเปนสางสายคลอง ๑ (คือคลองบางขุนเทียน) สิ้นพระราชทรัพย์เปนเงิน ๕๒๓๐ บาท แต่ไม่ปรากฏว่าเปนคลองกว้างยามแลลึกเท่าใด

คลองสุนักข์หอน

พระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาไลยทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ จ้างจีนขุดตั้งแต่ที่น้ำชลเข้าไปในทุ่งริมบ้านโพหักคลอง ๑ สิ้นพระราชทรัพย์ ๘๑๗๖ บาท เรียกว่าคลองสุนักข์หอน แต่คลองนี้จะกว้างยาวลึกเท่าใดไม่ปรากฏ

คลองแสนแสบ, บางขนาก

ลุศักราช ๑๑๙๙ เดือนยี่ขึ้น ๔ ค่ำ ปีระกานพศกในระหว่างที่ประเทศสยามทำการสงครามกับพม่ากับยวญการส่งเสบียงอาหารแลการไปเน็นช้าขัดขวางไม่ทันพระราชประสงค์ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระยาศรีพิพัฒรัตนราชโกษาธิบดี คือดินเจ้าพระยาบดินทร์เดชาเปนแม่กองจ้างจีนขุดคลองตั้งแต่หัวหมากไปถึงบางขนาก เปนทางยาว ๑๓๓๗ เส้น ๑๙ วา ๒ ศอกกว้าง ๖ ศอก ลึก ๔ ศอก ขุดอยู่จนลุศักราช ๑๒๑๒ ปีชวดโทศกจึงสำเร็จสิ้นพระราชทรัพย์ ๕๐๔๐ บาท ตอนต้นเรียกว่าคลองแสนแสบ ตอนปลายเรียกคลองบางขนากให้เปนทางไปมาถึงกัน ในระหว่างกรุงเทพฯ กับแม่น้ำเมืองปาจิณบุรี

คลองเจดีย์บูชา

พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โดยพระประสงค์ให้มหาชนไปมานมัสการพระประฐมเจดีย์ได้โดยสดวก จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ขุดไว้ปากคลองอยู่ท้ายบ้านท่านาปลายคลองจดประฐมเจดีย์ แขวงเมืองนครไชยศรี สิ้นพระราชทรัพย์ ๔๘๐๐ บาท เมื่อวันศุกร์ขึ้น ๑๒ ค่ำ เดือน ๕ ปีมะเมียนพศก โปรดเกล้าฯ พระราชทานนามว่าคลองเจดีย์บูชา

คลองมหาสวัสดิ์

ได้ความตามประกาศรัชกาลที่ ๔ ลงวันประหัศบดีเดือน ๑๑ ขึ้น ๖ ค่ำ ปีระกาตรีศกศักราช ๑๒๒๓ ว่ามีต้องทุ่งริมคลองขุดใหม่ ตั้งแต่บางขวาง แขวงเมือง นนทบุรี ไปออกบ้านงิ้วราย แขวงเมืองนครไชยศรี คือ คลองมหาสวัสดิ์ ซึ่งให้เจ้าพระยาระวิวงษ์มหาโกษาธบดี เปนแม่กองขุดนั้น ได้ขุดสำเร็จแล้ว จึงโปรดเกล้าฯ ยกที่นา ๒ ฝั่งคลองนี้ พระราชทานแก่สมเด็จพระเจ้าลูกยาเธอ แลพระเจ้าลูกยาเธอคือ นาที่อยู่ในแขวงเมืองนนท์ฝั่งเหนือ ๑๖๒๐ ไร่ ในแขวงเมืองนครไชยศรีฝั่งเหนือ ๙๓๙๖ ไร่ฝั่งใต้ ๕๑๘๔ ไร่ แบ่งเปน ๕๐ ส่วน ได้ส่วนละ ๗๒๔ไร่ เปนเนื้อที่ยาว ๖๐ เส้น กว้าง ๕ เส้น ๘ วา แลได้ความตามประกาศเปิดคลองทวีวัฒนาลงวันศุกร์เดือน ๖ ปีขาลสัมฤทธิ ศกศักราช ๑๒๔๐ ในพระราชปรารพว่า คลองมหาสวัสดิ์นี้ พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ขุดไว้

คลองผดุงกรุงเกษม

จุลศักราช ๑๒๑๓ ปีกุนตรีศก โปรดให้ ท่านเจ้าพระยาศรีสุริยวงษ์ ซึ่งว่าที่สมุหพระกระลาโหม เปนแม่กอง เจ้าหมื่นไวยวรนารถเปนกงษีจ้างจีนขุดคลองออกไปชั้นหนึ่ง ปากคลองข้างทิศได้ออกไปริมวัดแก้วฟ้า ปากคลองข้างทิศเหนือออกไปริมวัดเทวราชกุญชร ได้ลงมือขุดเมื่อ ณ เดือนสิบสอง ขึ้นค่ำหนึ่ง ปีกุนตรีศก คลองนั้นกว้างสิบวา ลึกหกศอก ยาวร้อยสามสิบเจ็ดเส้นสิบวา ราคาเส้นละสองชั่งสิบตำลึง ในปีชวดการขุดคลองสิบเดือนจึ่งสำเร็จ เมื่อ ณ เดือนเก้าแรมสิบสี่ค่ำ รวมเงินค่าคลองค่าตอไม้คิดเปนเงินสามร้อยเก้าสิบเอ็ดชั่งสิบสามตำลึงบาทเฟื้อง ให้ชื่อคลองผดุงกรุงเกษม

คลองถนนตรง (เข้าใจว่าเนื่องด้วยคลองเตย)

ศักราช ๑๒๑๙ ปีมเสงนพศก โปรดเกล้าฯ ให้เจ้าพระยารวิวงษ์ มหาโกษาธิบดีที่พระคลังจ้างจีนขุดคลอง ตั้งแต่น่าป้อมผลาญไพรีราบตัดทุ่งลงไปถึงคลองพระโขนง แลตัดคลองพระโขนงออกไปทลุถึงแม่น้ำใหญ่เปนคลองกว้างหกวาลึกหกศอก ยาวสองร้อยเจ็ดเส้นสองวาสามศอก ทิ้งมูลดินขึ้นถมเปนถนนฝั่งเหนือตลอดลำคลอง ราคาค่าจ้างจีนขุดคลองแลถมถนนเปนเส้น คิดรวมทั้งค่าขุดตอไม้เปนเงินร้อยเจ็ดชั่งสิบแปดตำลึงบาท ประทานชื่อว่าคลองถนนตรง

คลองภาษีเจริญ

ศักราช ๑๒๒๘ ปีขานอัฐศก โปรดเกล้าฯ ให้พระภาษีสมบัติบริบูรณ์ ซึ่งเปนเจ้าภาษีฝิ่นจำหน่ายเงินภาษีฝิ่นเปนค่าจ้างขุดคลอง ตั้งแต่ปลายคลองบางกอกใหญ่ริมวัดปากน้ำ ไปตกแม่น้ำเมืองนครไชยศรี ยาวหกร้อยยี่สิบเส้น กว้างเจ็ดวา ลึกห้าศอก เปนราคาค่าจ้างขุดคลองและค่าตอไม้ รวมเปนเงินพันสี่ร้อยชั่ง ชื่อว่าคลองภาษีเจริญ

คลองดำเนินสดวก

ศักราช ๑๒๓๐ ปีมโรงสัมฤทธิศก วันจันทร์เดือนเจ็ด ขึ้นสี่ค่ำ พณหัวเจ้าท่านสมุหพระกระลาโหมไปเปิดคลองขุดใหม่ที่บางนกแขวกคลองนั้นได้ลงมือขุดเมื่อปลายปีขานอัฐศก ขุดตั้งแต่แม่บางยางเมืองนครไชยศรีฝั่งตวันออกไปตกคลองบางนกแขวก แขวงเมืองราชบุรี ยาวแปดร้อยยี่สิบเส้น กว้างหกวา ลึกหกศอก รวมค่าจ้างขุดค่าตอไม้ เงินในพณหัวเจ้าท่านสมุหพระกระลาโหมพันชั่ง ในหลวงพระราชทานธาระณะด้วยสี่ร้อยชั่ง รวมเปนเงินพันสี่ร้อยชั่ง ให้ชื่อคลองดำเนินสดวก

คลองภาษีเจริญ

๒ ได้ความตามประกาศขุดคลองภาษีเจริญลงวันจันทร์เดือน ๙ ขึ้น ๑ ค่ำ หนึ่งปีฉลูสัปตศกว่า พ่อยิ้มพระภาษีสมบัติบริบูรณ์ ขอประกาศให้ทราบว่าข้าพเจ้าคิดจะขุดคลองตั้งแต่บ้านดอนกดี แขวงเมืองสมุทสาคร ออกคลองบางกอกใหญ่ริมวัดปากน้ำแขวงกรุงเทพฯ เปนทางยาว ๕๐๐ เส้นเศษ กว้าง ๗ วา ลึก ๕ ศอก จึงนำความขึ้นกราบบังคมทูลพระกรุณาความทรงทราบฝ่าลอองชุลีพระบาทแล้ว ทรงพระราชดำริห์ว่าที่ข้าพเจ้าคิดนั้นชอบอยู่ แต่เพราะปีนี้ต้องเลิกอากรสวนใหญ่แลภาษีเข้าก็เก็บไม่ได้ พระราชทรัพย์หลวงจะจ่ายมาเปนทุนอย่างขุดคลองอื่น ๆ จะไม่พอ ข้าพเจ้าจึงกราบบังคมทูลว่าเมืองอื่นเขาขุดคลองทำไม่ต้องเอาเงินแผ่นดินใช้เปนแต่ค่าเรี่ยไรกัน ถ้าไม่พอเขาจึงขออำนาจแผ่นดินช่วยข้าพเจ้าจึงออกความเปนสองอย่างคือ ๑ เก็บเงินจากเรือแพที่เดินเข้าออก ๒ ตั้งโรงหวยที่เมืองนครไชยศรีแลเมืองสมุทสาคร ๓ ปีเอาเงินเปนค่าจ้างขุด จึงขอประกาศว่าใครจะเห็นอย่างไร ตั้งแต่นั้นมาพ่อยิ้ม, พระยาศรีสมบัติบริบูรณ์ จะเปนผู้ขุดหรือพระราชทานพระราชทรัพย์ให้ข้าราชการผู้ใดเปนแม่กองขุด แลสิ้นพระราชทรัพย์เท่าใดไม่ปรากฏ จนวันพุฒเดือน ๕ ปีจอ ยังเปนสัปตศกศักราช ๑๒๕๗-๘ ในรัชกาลปัจจุบันนี้ จึงปรากฏตามประกาศขุดซ่อมคลองภาษีเจริญในพระราชปรารพว่าคลองภาษีเจริญนั้น พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ขุดไว้ แต่คลองนี้เปนคลองน้ำชนกันมักจะเกิดมูลดินตื้นเขินขึ้นโดยเร็ว

เมื่อปีกุลสัปตศก ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ขุดคลองดินในลำคลองนี้ขึ้นครั้งหนึ่ง แลเมืองวันศุกร์เดือน ๕ ขึ้น ๖ ค่ำ ปีจอยังเปนสัปตศกศักราช ๑๒๔๗-๘ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้า, ให้จ้างจีนขุดซ่อมคลองนี้ให้ลึกดีตามเดินอีกครั้งหนึ่ง

ในรัชกาลปัจจุบันนี้ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงปราราชปรารพว่า การเภาะปลูกแลการค้าขายเปนการสำคัญที่บ้านเมืองจะมีความเจริญรุ่งเรืองขึ้นทันสมัย ย่อมอาไศรยมีทางน้ำแลทางบกไปมาได้โดยสดวก จึงโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมพระราชทานพระบรมราชานุญาต ให้จ่ายพระราชทรัพย์ให้เจ้าพนักงานจัดการจ้างจีนขุดคลองต่าง ๆ ขึ้นในพระราชอาณาเขตร์หลายคลอง แลทั้งพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้เอกชน แลบริษัทขุดคลองขึ้นอีกด้วยเปนอันมาก เพราะฉนั้นในรัชกาลปัจจุบันนี้จึงควรจำแนกการขุดคลองต่าง ๆ ออกเปน ๓ ประเภทคือ

คลองที่รัฐบาลขุดเอง	ประเภท ๑
พระราชทานพระบรมราชานุญาตให้เอกชนขุด	ประเภท ๒
พระราชทานพระบรมราชานุญาตให้บริษัทขุด	ประเภท ๑

ส่วนคลองรัฐบาลจัดการขุดเองนั้น คือ

๑. คลองนครเนื่องเขตร์

๒. คลองประเวศบุรีรัมย์

๓. คลองท่าไข่

๔. คลองทวีวัฒนา

๕. คลองนราพิรมย์

คลองทวีวัฒนา

เจ้าพระยาสุริยวงษ์ไวยวัฒนศักดิ์ กราบบังคมทูลว่าคลองมหาสวัสดิ์, คลองภาษีเจริญ เปนคลองต่อเนื่อง แม่น้ำทั้งสองให้ติดต่อกันได้ แลเปนทางที่ราษฎรไปมาค้าขายสดวกดีมีผลประโยชน์มาก แต่ครั้นการนานมาคลองทั้งสองนี้ตื้นเขินกว่าที่ขุดไว้แต่เดิม เพราะคลองนั้นขุดตรงไปทางทิศตวันออก แลตวันตกเวลาน้ำขึ้นก็ไหลเข้าในคลองพร้อมกันทั้งสองข้าง เปนที่น้ำชนกันอยู่ย่ากลางเปนเหตุให้พื้นเขินทุกปี เพราะไม่มีทางกระแสน้ำที่จะปัดเป่าให้ไหลตลอดทั่วทั้งสองข้างนั้นได้ เห็นว่าควรขุดคลองตั้งแต่หลักสองคลองภาษีเจริญฝั่งเหนือตัดไปกลางทุ่งถึงศาลากลางทลุคลองมหาสวัสดิ์ฝั่งใต้เปนทางยาว ๓๔๐ เส้น กว้าง ๔ วา ลึก ๔ ศอก จะเปนประโยชน์ดี ทรงพระราชดำริห์ว่าคลองมหาสวัสดิ์, คลองภาษีเจริญ เปนคลองของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ขุดไว้เปนประโยชน์แก่การเภาะปลูกแลการค้าขายของประชาชนทั่วไป ครั้นมีเหตุเปนที่เสียหายขึ้นเช่นนี้ก็เปนที่เสื่อมเสียพระเกียรติยศแลประโยชน์ทางการค้าขายของคณาประชาราษฎร ควรจะขุดคลองนี้ขึ้นไว้ให้เปนการช่วยคลองเดิมให้ถาวรวัฒนาต่อไป จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้เจ้าพระยาสุริยวงษ์ไวยวัฒนเปนแม่กองจัดการจ้างจีนขุด แลโปรดเกล้าฯ จัดให้ผู้รับตรอกช่วยเสียค่าขุดคลองไร่ละ 1 บาท การขุดได้สำเร็จดังพระราชประสงค์เมื่อปีขาลสัมฤทธิศกราช ๑๒๔๐ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ทำพระราชพิธีเปิดคลองนี้ ให้มหาชนไปมา พระราชทานนามว่า คลองทวีวัฒนาในศก ๑๒๕ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ กำหนดเขตร์ที่ดินไว้ฝั่งละ ๔๐ เส้น

คลองนราภิรมย์

เมื่อขุดคลองทวีวัฒนาแล้ว เจ้าพระยาสุริยวงศ์ไวยวัฒน กราบบังคมทูลพระกรุณาว่า ถ้าขุดคลองตั้งแต่ฝั่งเหนือคลองมหาสวัสดิ์ต่อคลองทวีวัฒนาไปออกตำบลบ้านลำพยาหรือวัดลำพยาแม่น้ำเมืองนครไชยศรี เปนระยะทางประมาณ ๕๔๐ เส้น กว้าง ๔ วา ลึก ๔ ศอก คือขุดต่อคลองทวีวัฒนาขึ้นมา ๓๔๐ เส้น แลขุดตามเลี้ยวคุ้งลำพยาลงมาต่ออีก ๒๑๐ เส้น ได้แล้วน้ำจืดในลำน้ำเมืองสุพรรณ์บุรี ก็จะไหลเข้าคลองมหาสวัสดิ์, คลองทวีวัฒนา, ถึงคลองภาษีเจริญ ราษฎรก็ได้รับพระราชทานน้ำจืดทั่วถึงกัน ลำคลองมหาสวัสดิ์, แลคลองภาษีเจริญน้ำคงไหลแรงมูลดินก็จะไม่นอนคลองอยู่ได้ บังคมทูลว่าจะขุด คลองทั้งแต่ปลายคลองพระโขนงแขวงเมืองนครเขื่อนขันธ์ออกไปถึงพรมแดนเมืองฉะเชิงเทรานั้นเปนประโยชน์มากเปนอันต้องขุดเปนแน่แต่ในขณะนี้ทุ่นรอนฉันออกไปหลายอย่างคือ ขุดคลองตัน คลองภาษีเจริญ คลองมหาสวัสดิ์ตำบลหนึ่ง คลองท่าไข่ เมืองฉะเชิงเทราตำบลหนึ่งนั้น

คลองประเวศบุรีรัมย์

จุลศักราช ๑๒๓๙ ปีฉลูนพศกพระยาดำรงค์ราชพลขันธ์คือพระยามหาโยธา ทำหนังสือรายการที่จะขุดคลองตั้งแต่ปลายคลองพระโขนง แขวงเมืองนครเขื่อนขันธ์ออกไปถึงแม่น้ำบางปกง แขวงเมืองฉะเชิงเทรา เปนระยะทางยาว ๑๑๕๐ เส้น ปากคลองกว้าง ๔ วา พื้นคลองลึกกว้าง ๑๑ ศอก ลึก ๔ ศอก ยกไว้เปนถนนฝั่งละ ๒ ศอก ขึ้นเสนอเจ้าพระยาสุริยวงษ์ไวยวัฒน์ที่สมุหพระกลาโหม นำขึ้นกราบบังคมทูลพระกรุณา ทรงทราบฝ่าลอองธุรีพระบาท แล้วโปรดเกล้าฯ พระราชทานลายพระหัตถ์เลขาลงวันพุฒขึ้น ๕ ค่ำเดือน ๗ ปีขาลสัมฤทธิศกศักราช ๑๒๔๐ ถึงเจ้าพระยาสุริยวงษ์ไวยวัฒน์ว่าการเรื่องนี้ อันมีความประสงค์ให้เปนประโยชน์แก่ราษฎรโดยเร็วจะได้เปนทำนุบำรุงบ้านเมืองในเจริญขึ้น ที่จีนเรียกค่าจ้างเส้นละ ๘๕ บาทนั้นไม่สู้แพงนัก ให้ทำสัญญาลงมือขุดตามราคานั้นเถิด เจ้าพระยาสุริยวงษ์ไวยวัฒน์รับพระบรมราชโองการให้พระยาดำรงค์ราชพงขันธ์เปนแม่กองจ้างจีนขุด จีนได้ลงมือขุดตั้งแต่เดือนแปดข้างแรมปีขาลสัมฤทธิศกศักราช ๑๒๔๐ มาจนถึง ณ วันพุฒขึ้น ๑๔ ค่ำ เดือน ๑๐ ปีขาลสัมฤทธิศกศักราช ๑๒๔๐ ขุดแล้ว ๒๐๒ เส้น ครั้งปีมะโรงโทศกจุลศักราช ๑๒๔๒ รวมการที่ขุดไปแล้ว ๙๘๒ เส้นเปนค่าจ้างขุดเส้นละ ๘๕ บาท คิดเปนเงิน ๘๓๔๗๐ บาท กับขุดคลองแยกจากคลองประเวศอีก ๔ คลอง กว้าง ๘ ศอก ลึก ๓ วา ค่าจ้างจีนขุดเส้นละ ๒๐ บาท การขุดคลองสายนี้ได้จัดการให้ราษฎรลงชื่อตรอกชื่อช่วยเสียค่าขุดคลองด้วยคือ ตอนต้นตั้งแต่ปลายคลองพระโขนงตอนหนึ่งค่าคลองไร่ละ ๕ สลึงตอนกลางค่าลดงดไร่ละ ๑ บาท ตอนข้างแขวงเมืองฉะเชิงเทราไร่ละ ๖ สลึง ปลายคลองประเวศไร่ละ ๒ สลึง คลองที่ ๑-๒-๓-๔ ซึ่งเปนคลองแยกคลองประเวศไร่ละ ๑ บาท เปนค่าจ้างจีนขุดถ้าเจ้าของนามีใบจองปี ๑๐๘-๑๑๙ ไม่ต้องเสียค่าจองเสียแต่ค่าคลองแลค่าธรรมเนียมรวมเปนเงิน ๕ บาท ๓ สลึงเปนของหลวง ๓ บาท ๓ สลึง ของกำนัน ๑ บาท พยาน ๑ บาท ครั้งเมืองวันที่ ๑๐ พฤษภาคมศก ๑๒๐ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้กำหนดเขตร์ที่ดินคลองประเวศบุรีรมย์ แลคลองแยกฝั่งไว้ละ ๔๐ เส้น

คลองอุดมชนจร

ลุศักราช ๑๒๔๘ ณ วันพุฒขึ้นหกค่ำเดือนอ้ายปีจออัฐศกเจ้าพระยาสุรวงษ์ไวยวัฒน์พิพัฒน์สักดิ์ กราบบังคมทูลพระกรุณา ขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตขุดคลองที่ตำบลมุ่งกาหลวงปากคลองเปรงขึ้นมา ตั้งแต่คลองประเวศน์บุรีรมย์ตลอดไปจนทลึงคลองนครเนื่องเขตร์แขวงเมืองฉเชิงเทราเปนทางยาว ๓๘๐ เส้น กว้าง ๔ วา ลึก ๔ ศอกยืนสูงขึ้นไปฝั่งละ ๓๓ เส้นเปนที่นา ๒๐๖๐๕ ไร่ ทรงพระราชดำริห์ว่า เมื่อมีคลองขึ้นมากหลายแห่งย่อมทำให้การเภาะปลูกแลทางไปมาค้าขายเจริญในพระราชอาณาเขตร์ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานพระบรมราชานุญาต เมื่อวันอาทิตย์ แรม ๑ ค่ำ เดือน ๗ ปีชวดสำฤทธิ์ศกศักราช ๑๒๕๐ เจ้าพระยาสุรวงษ์ไวยวัฒน์ให้พระยาสีหราชเดโชไชยเปนแม่กองแลได้ลงมือขุดในปีนั้น จนเดือนธันวาคมรัตนโกสินทรศก ๑๐๘ การขุดคลองแล้วเสร็จทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานนามว่าคลองอุดมชนจร แลโปรดเกล้าฯ พระราชทานยกเงินค่านาให้แก่ราษฎรผู้ที่

หักร้างถางพงแลจับจองที่นา ๒ ฝั่งคลองนี้มีกำหนด ๓ ปี แลได้ขุดคลองแยกออกคลองอุดมชนจร อีก ๒ คลอง คือ คลองที่ ๑ กว้าง ๒ วา ลึก ๓ ศอก ยาว ๘๐ เส้น สูงขึ้นไปฝั่งละ ๒๕ เส้น เปนที่นา ๔๐๐๐ ไร่ คลองที่ ๒ ๑๑๘ เส้น สูงขึ้นไปฝั่งละ ๒๕ เส้น กว้าง ๒ วา ลึก ๓ ศอก เปนที่นา ๕๘๐๐ ไร่ ทลุถึงคลองหลวงแพ่งทั้งสองคลอง

คลองหลวงแพ่ง

ลุศักราช ๑๒๕๐ ปีชวดสัมฤทธิศก หลวงแพ่งกรมการเมืองนครเขื่อนขันธ์ ขอพระราชทานพระบรมราชานุญาต ขุดคลอง ตำบลทุ่งกาหลง ตั้งแต่คลองประเวศน์บุรีรมย์ฝั่งเหนือขึ้นไปถึงคลองแสนแสบ ต่อกับคลองนครเนื่องเขตร์ประมาณยาว ๓๘๓ เส้น ๑๕ วา ลึก ๓ ศอกยืนขึ้นไปจากคันคลองฝั่งละ ๒๖ เส้น ทรงพระราชดำริห์ว่าการขุดคลองขึ้นเปนประโยชน์แก่ราษฎรมาก จึงโปรดเกล้าฯ พระราชทานพระบรมราชานุญาต เมื่อวันขึ้น ๙ ค่ำ เดือนอ้าย ปีชวดสัมฤทธิ์ศก ศักราช ๑๒๕๐ ปีแลไม่เรียกค่านา ๓ ปี แก่ผู้ที่ต้องออกเงินช่วยในการขุดคลองนี้ ขุดสำเร็จเมื่อวันที่ ๒๐ มกราคม รัตนโกสินทรศก ๑๐๙ แลขุดตั้งแต่ฝั่งเหนือคลองประเวศน์บุรีรมย์ไปทลุคลองนครเนื่องเขตร์ตั้งแต่ฝั่งเหนือคลองนครเนื่องเขตร์ไปบรรจบคลองแสนแสบ ตำบลบางน้ำเปรี้ยวอีกคลองหนึ่ง

คลองบางพลีใหญ่

เมื่อเดือนกรกฎาคมศก ๑๑๗ สมิงปันทะละ ทำเรื่องราวยื่นต่อพระเจ้าน้องยาเธอกรมหมื่นมหิศรราชหฤทัย เสนาบดีกระทรวงพระคลัง, (เมื่อกระทรวงเกษตราธิการโอนไปรวมอยู่ด้วยนั้น) ขอรับพระราชทานพระบรมราชานุญาตขุดคลองตำบลสำโรงฝั่งใต้ ตั้งแต่คลองบางเลา แขวงเมืองสมุทปราการไปออกคลองบางเหี้ย เปนทางยาว ๒๖๙ เส้น กว้าง ๕ วา ลึก ๔ ศอก กำหนดยืนขึ้นไปฝั่งละ ๒๕ เส้น ยกเปนถนนริมคลองฝั่งละ ๑๐ วา จะลงมือขุดในเดือนมกราคมศก ๑๑๗ ให้แล้วเสร็จในมีนาคมศก ๑๒๐ พระเจ้าน้องยาเธอกรมหมื่นมหิศราชหฤทัย นำความขึ้นกราบบังคมทูลพระกรุณาทรงทราบฝ่าลอองธุลีพระบาทแล้ว ทรงพระราชดำริห์ว่าการขุดคลองให้มากสายหลายแห่งเปนเหตุให้การเภาะปลูกเจริญยิ่งขึ้น แลเปนประโยชน์แก่มหาชนที่จะไปมาอาไศรยได้โดยสดวก จึงทรงกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานพระบรมราชานุญาตเมื่อเดือนธันวาคม ๑๑๗ สมิงปันทะละลงมือขุดคลองนี้เมื่อวันที่ ๕ ธันวาคมศก ๑๑๗ แล้วเสร็จในเดือนมีนาคมศก ๑๒๐

คลองเจริญ

เมื่อวันที่ ๑๕ กุมภาพันธศก ๑๐๙ พระยาดำรงราชพลขันธ์ ยื่นหนังสือต่อท่านเจ้าพระยาภาสกรวงษ์ ที่เหษตราธิบดี ขอพระบรมราชานุญาตขุดคลอง ๓ สาย ตั้งแต่คลองหลวงแพ่ง ซึ่งเจ้าพระยาสุรวงษ์ไวยวัฒน์ให้ขุดไปถึงทุ่งโคล่ แขวงกรุงเทพฯ เปนทางยาว ๗๖๕ เส้น กว้าง ๔ วา ลึก ๓ วา ยืนขึ้นไปจากฝั่งคลองฝั่งละ ๒๕ เส้น เปนที่นา ๓๓๗๕๐ ไร่ กำหนดจะลงมือ

ขุดในเดือนมีนาคมศก ๑๐๙ ให้แล้วเสร็จในศก ๑๑๑ เมื่อวันที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ศก ๑๐๙ เจ้าพระยาภาสกรวงษ์นำความขึ้นกราบบังคมทูลพระกรุณา ความทรงทราบใต้ฝ่าลอองธุลีพระบาทแล้ว ทราบพระราชดำริห์ว่าการขุดคลองย่อมเปนประโยชน์อันยิ่งใหญ่ของการเภาะปลูกทั้งปวงทั่วไป เปนเหตุให้บ้านเมืองเจริญยิ่งขึ้น จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานพระบรมราชานุญาตให้พระยาดำรงราชพลขันธ์ได้ลงมือขุดในเดือนเมษายนศก ๑๑๐ โดยค่าจ้างขุดเส้นละ ๘๐ บาท ขุดแล้ว ๒ คลอง ในเดือน มกราคมศก ๑๑๑ ยังอีก ๘ เดือนจึงจะแล้วเสร็จทั้ง ๓ คลอง

ประกาศคลองสวัสดิ์เปรมประชากร

มีพระบรมราชโองการ พระบัณฑูรสุรสิงหนาทในพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาจุฬาลงกรณ์พระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ให้ประกาศแก่พระบรมราชวงษานุวงศ์ แลข้าทูลลอองธุลีพระบาทผู้ใหญ่ผู้น้อย แลคฤหัฐบรรพชิต ราษฎรชายหญิงในกรุงนอกกรุงทั้งปวง ให้ทราบทั่วกันว่า ตั้งแต่เสด็จเถลิงถวัลยราชสมบัติแล้ว ได้ทรงทนุบำรุงการพระนครชั้นในชั้นนอก ให้เจริญงามดีขึ้นกว่าเก่าหลายประการ ครั้น ณ ปีมะเมียโทศก เสด็จพระราชดำเนินขึ้นไปพระราชทานพระกฐินกรุงเก่าโดยเรือกลไฟ ทรงสังเกตได้ว่าลำแม่น้ำใหญ่ที่ใช้อยู่ทุกวันนี้เปนทางอ้อมวกเวียนไปถ้าโดยกำลังเรือแจวเรือพายจะไปถึงกรุงเก่าได้ก็ช้าเปนหลายวันหลายเวลา ในคราวเมื่อรดน้ำเหนือมีมา จะเดินเรือใหญ่เรือน้อยขึ้นไป ก็ยิ่งลำบากยากนักกว่าจะถึงกรุงเก่าได้ ทรงพระราชดำริห์ว่าถ้าคิดตัดทางใหม่ให้ตรงเปนคลองน้ำ พอใช้เรือใหญ่น้อยเดินไปมาสดวกทั่วกันได้อีกทางหนึ่งจะมีคุณหลายประการคือ ราษฎรขึ้นล่องตามแม่น้ำใหญ่เหนว่าทางอ้อมไปมาช้า ก็จะได้เข้ามาเดินตามคลองขุดใหม่ ได้อาไศรยถ่อพายแลฉุดลากได้ถนัด จะตัดทางไปมาใกล้เข้าได้ หนึ่งที่ทุ่งนาเปนป่าพงรกชัดอยู่ ก็เปนที่ช้างเถื่อนช้างป่าไปมาอาไสรย ไม่มีผู้จะคิดหักร้างถางป่าทำเปนที่นาที่สวนให้เกิดขึ้นได้เพราะไม่มีคลองน้ำ ก็ถ้าได้อาไศรยคลองน้ำแล้ว ราษฎรจะมีความชื่นชมมาก ต่างคนต่างจะไปจับจองทำที่นาที่สวนปลูกสร้างต้นผลไม้โดยการไม่ช้า ล่วงไปสองปีสามปีก็จะเป็นที่สนุกสนานทั้งบ้านเรือน จะตั้งเจริญขึ้นเปนที่อยู่อาไศรย มีมากทวีไปทุก ๆ ปี แลพวกราษฎรที่ได้ไปมาค้าขายขึ้นล่องตามคลองนี้ทั้งคฤหัฐบรรพชิตได้ความศุกมากทั่วกัน จะประมาณมิได้ ได้ชื่อว่าให้ผลประโยชน์ใหญ่ยิ่งแก่ประชุมชนทุกถ้วนหน้า จึงมีพระบรมราชโองการดำรัสสั่งท่านเจ้าพระยาตรีสุรวงษ์สมันตพงษ์พิสุทธมหาบุรุศย์รัตโนดม ผู้สำเร็จราชการแผ่นดิน ให้จัดหาผู้ซึ่งจะเป็นนายงาน จัดการจ้างจีนขุดคลองตามที่ทรงพระราชดำริห์นั้น ท่านจึงจัดได้พระชลธารวินิจฉัยนายคลองผู้ใหญ่ ให้วัดที่ปักกรุยเปนระยะตัดทางข้ามทุ่งนาตั้งแต่คลองโคออกลำน้ำเกาะกิดมาถึงดอนเมืองระยะหนึ่ง กำหนดทางได้ ๗๔๔ เส้น รวมทั้งสองระยะเปนทาง ๑๒๗๑ เส้น ๓ วา เหนว่าเปนทางตรงดีแล้ว จึงพระราชทานให้จำหน่ายพระราชทรัพย์เปนค่าจ้างให้จีนขุดคลองทั้งสองระยะเปนทาง ๑๒๗๐ เส้น ๓ วา เหนว่าเปนทางตรงดีแล้ว จึงพระราชทานให้จำหน่ายพระราชทรัพย์เปนค่าจ้างให้จีนขุดคลองทั้งสองระยะนี้ พวกจีนได้จับการขุดคลองตั้งแต่วันเสาร์เดือนสาม ขึ้นค่ำหนึ่ง ปีมเมียโทศกศักราช ๑๒๓๒ จนถึงวันพฤหัศบดีเดือนสิบ แรมสิบห้าค่ำ ปีมแมตรีศกศักราช ๑๒๓๓ ครั้งหนึ่งแปดเดือน แล้วจับการขุดตั้งแต่ณวัน

พฤหัศบดีเดือนสามขึ้นค่ำหนึ่งปีมแมตรีศก จนถึงวันจันทร์เดือนเก้าแรมสิบสี่ค่ำปีวอกจัตวาศก ศักราช ๑๒๓๔ คิดรวมสิบหกเดือนก็สำเร็จ ก็ธรรมเนียมขุดคลองลัดตัดทางให้ตรงสำเร็จประโยชน์ แก่ประชุมชนคฤหัฐบรรพชิตราษฎรไปมาทั่วกันนี้ ครั้งกรุงศรีอยุธยาเก่าพระเจ้าแผ่นดินในโบราณท่านก็ได้ขุดคลองหลายตำบล แต่ครั้นนั้นใช้การเกณฑ์แล้วด้วยแรงผู้คนหัวเมืองนั้นเปน อันมากนับหมื่นระดมมาค้างเดือนแรมปีจึงสำเร็จได้ ทรงพระราชดำริห์เหนว่าที่ใช้แรงคนเกณฑ์มาให้ทำนั้นคนเปนอันมาก ได้ความทุกข์เดือดร้อนจำใจจำทำจะจัดว่าเปนการกุศลอะนะวัชกรรมบุญกิริยาบริสุทธิ์มิได้ ครั้งนี้จึงได้ทรงบริจาคพระราชทานทรัพย์พระคลังเดิมสำหรับพระองค์มิใช่พระราชทรัพย์ในพระคลัง สำหรับใช้ราชการแผ่นดิน ออกจำหน่ายเปนค่าจ้างจีนขุดคลองตั้งสองระยะ ซึ่งว่าแล้วนี้จนตลอดมิได้กะเกณฑ์ขอแรงพวกหัวเมืองให้ระดมกันทำอย่างครั้งโบราณ แลค่าจ้างปลูกโรงงานที่อาไศรยทั้งค่าไม้ค่าจากแลค่าจ้างขุดตอไม้ คิดรวมเงินเบ็จเสร็จเปนเงินตรา ๒๕๔๔ ชั่ง ๒ ตำลึง การคลองนั้นสำเร็จแล้ว บัดนี้มีพระบรมราชประสงค์จะให้มีมะหะกรรมการฉลองคลองเปนศุภสวัสดิมงคลให้นิมนต์อาราธนาพระราชาคณะผู้ใหญ่ๆ สามสิบรูปสวดพระปริตพุทธมณที่ประทับปากคลองโค ออกลำแม้น้ำเกาะเกิดแห่งหนึ่ง อีกยี่สิบรูปสวด ณ ที่ประทับปากคลองที่ออกบันจบคลองผดุงกรุงเกษมแห่งหนึ่งเวลาเย็นวันเสาร์เดือนสิบเอ็ดขึ้นสิบค่ำปีวอกจัตวาศก ในเวลาค่ำวันนั้นให้นัดบันดาประชาชนข้าราชการและราษฎรชายหญิงไทยจีนแลอื่น ๆ ต่างภาษาทั้งคฤหัฐบรรพชิตในกรุงนอกกรุงทั้งปวงพร้อมกันเล่นการเล่นต่าง ๆ ตามวิชาของคน ๆ รุ่งขึ้นวันอาทิตย์เดือนสิบเอ็ดขึ้นสิบเอ็ดค่ำ พระสงฆ์จะได้รับพระราชทานฉันเวลาเช้า ฉันแล้วจะได้อ่านคำประกาศ แล้วพระราชทานไทยทานแก่พระสงฆ์ราชาคณะแล้วให้เปิดคลองน้ำได้เดินโดยสดวก พระราชทานนามว่า คลองสวัสดิเปรมประชากร แลให้จาฤกนามปักเสาธงไว้เปนสำคัญในระยะร้อยเส้น ๆ จนตลอดมา แล้วเสร็จพระราชดำเนินกลับโดยขบวนพยุหยาตราตามคลองนี้เปนปฐมมงคลฤกษ์ พร้อมกับพระบรมราชวงษานุวงษ์ แลข้าทูลลอองธุลีพระบาทผู้ใหญ่น้อยฝ่ายทหารพลเรือน โดยเสด็จพระราชดำเนินเปนอันมากจนตลอดถึงที่พลับพลา ณ ปากคลองที่ออกบันจบคลองผดุงกรุงเกษม เสด็จขึ้นประทับพลับพลาพระราชทานไทยทานแด่พระสงฆ์ราชาคณะเสร็จแล้ว เสด็จพระราชดำเนินกลับพระบรมมหาราชวัง

ก็การที่ทรงพระราชดำริห์ให้สฐาปนาคลองขึ้นใหม่เพื่อให้เปนที่ราษฎรไทยจนลูกค้าวานิชแลชาวต่างภาษาทั้งสมณชีพราหมณ์ได้สัญจรไปมาโดยผาศุกสบายเปนศุขประโยชน์ทั่วกันทั้งนี้เปนอะนะวัชวิธีบุญกิริยา การพระราชกุศลใหญ่สำเร็จในพระองค์ส่วนหนึ่ง แลให้เปนคุณเกียรติยศแก่แผ่นดินด้วยส่วนหนึ่ง เพราะเป็นของถาวรจะดำรงยั่งยืนไอสิ้นกาลนานหลายร้อยปี ผู้ที่ได้ใช้สรอยสัญจรไปมาตามคลองนี้ จงได้ไปมาโดยสดวกสบายไม่ต้องเสียเงินค่าคลองแลภาษีคลองแต่สิ่งใด ตั้งพระราชหฤทัยจะได้ราษฎรได้ความเยนใจทั่วกันตั้งแต่นี้ไปให้ราษฎรชายหญิงคฤหัฐบรรพชิตลูกค้าวานิชแลต่างภาษาจงไปมาค้าขายแลขึ้นล่องตามคลองนี้ตามประสงค์ของตน ๆ โดยสดวกสบายด้วยกันทุกท่านทุกนายทุกคน เทอญ

แลการพระราชกุศลอะนะวัชบุญกิริยาถาวรกรรม์มหาบุญขันธนิสันทผล คือได้ให้สฐาปนาคลองสวัสดิเปรมประชากรนี้ เปนที่ประชุมชนอเนกนิกรถ้วนหน้า ได้สัญจรไปมาโดยผาศุกสบายถึงที่ประสงค์เร็วไวง่ายใกล้เข้ากว่าแต่ก่อน มีผลเปนศุขประโยชน์หลั่งไหลไม่รู้ขาดทั้งกลางวันกลางคืนเหมือนดังกระแสชนไหลในลำคลองไม่รู้จากฉนั้นทรงพระราชอุทิศกัลปนาผลแด่พระสงฆ์เถรานุเถรและพระบรมราชวงษานุวงษ์ แลข้าทูลลอองธุลีพระบาทผู้ใหญผู้น้อยทั้งปวงซึ่งได้มาพร้อมณที่ประชุมนี้ก็ดีมิได้มาก็ดี แลผู้ใด ๆ ได้อุปการขวนขวายในการคลองนี้แต่ต้นเริ่มเดิมมาจนสำเร็จ แลท่านทั้งปวงที่ได้พร้อมใจกันมาเล่นการฉลองครั้งนี้ แลท่านทั้งหลายทุกพวกทุกหมู่ทุกคน บันดาซึ่งได้ขึ้นล่องไปมาตามคลองนี้ จงมีจิตรยินดีอนุโมทนา อนึ่งทรงพระราชอุทิศส่วนพระราชกุศลนี้ แต่พระบรมราชบรรพบุรุษ ในโบราณราชวงษ์กรุงเทพทวราวดีศรีอยุธยาเก่า ซึ่งเสด็จสวรรคาไลยละโลกยนี้ไปยังประโลกยแล้วก็ดี อีกพระบรมราชบรรพบุรุษย์ในพระบรมราชวงษ์นี้ทั้งพระสัมพันธวงษานุวงษ์ทั้งปวงที่เสด็จทิวงคตแลสิ้นพระชนม์ล่วงไปแล้วก็ดี อนึ่งแด่เทพยดาซึ่งได้อภิบายรักษานพปดลมหาเสวตรฉัตรแลบรมอาศน์รัตนราชบัลลังก์ณพระที่นั่งต่าง ๆ ในพระราชวังนอกพระราชวัง อีกทั้งพระสยามเทวาธิราชซึ่งมีอำนาจได้บริรักษ์กรุงเทพมหานครอมรรัตนโกสินทรมหินทรายุทธยา และเทพยดาซึ่งรักษาพระปฏิมากรเจดียอุโบสถานคารสถานต่าง ๆ ในที่ใกล้ที่ไกลแลสถิตย์อาไศรยในภูมิสถานพฤกษบรรพตาไลยท้องนภากาศ แลสรรพสัตว์ทั้งปวงจะประมาณมิได้ จงได้ซื่อชนยินดีรับส่วนพระราชกุศลอนุโมทนาแล้วจงพร้อมกันตั้งไมตรีจิตรถวายไชย แลพระพรให้พระบาทสมเด็จพระจุฬาลงกรณ์เกล้าเจ้าอยู่ทรงศฐาพรด้วยศิริสวัสดิปราศจากโรควิบัติอุปทวันตราย แลเจริญพระชนมายุพรรณศุขพละปฏิภาณ แลให้ทรงสำราญพระราชหฤทัยดำรงอยู่ในศิริราชสมบัติสิ้นกาลนาน สมบูรณ์ ณ ด้วยพระราชวรฤทธิ์เดชานุภาพแผ่ไพศาล พร้อมด้วยสรรพรัตทั้งวิญญาณอวิญญาณมาเพิ่มพูนประดับพระบารมี แลจงตั้งไมตรีจิตรอภิบาลรักษ์พระบรมราชวงษานุวงษ์ แลข้าทูลลอองธุลีพระบาทราชมนตรีผู้ใหญ่ผู้น้อย ทั้งฝ่ายน่าฝ่ายใน แลสมณชีพรมหาณไพร่ฟ้าข้าแผ่นดินทั่วทั้งพระราชอาณาเขตร ให้ปราศจากสรรพโรคาทิอุปัทวะเหตุภยันตรายต่าง ๆ ได้รับราชการสนองพระเดชพระคุณสืบไปณกาลเบื้องน่า อนึ่งขอให้พระราชอาณาจักรแห่งพระบรมราชวงษ์นี้ดำรงยั่งยืนไปสิ้นกาลนาน อย่าได้มีความเสื่อมทรามเสียทีแก่ข้าศึกสัตรูทุกทิศทางทุกเมื่อ เทอญ

สิทธิรัศดุ สิทธิรัศดุ สิทธิรัศดุ

ประกาศมาณวันพฤหัศบดี เดือนสิบเอ็ด ขึ้นค่ำหนึ่ง ปีวอกจัตวาศก จุลศักราช ๑๒๓๔

เอกสารหมายเลข 11

กุลีโรงสีกรุงเทพฯ

ที่ทำการกองพิเศษ

วันที่ ๒๔ กรกฎาคม พุทธศักราช ๒๔๖๒

ทูล ท่านอธิบดีกรมตำรวจพระนครบาลแลตำรวจภูธร

ตามรับสั่งว่า ท่านเสนาบดีกระทรวงนครบาลอยากใคร่ทราบว่า พวกจีนที่รับจ้างทำงานตามโรงสีไฟต่าง ๆ ถ้าโรงสีหยุดสีเข้าแล้ว พวกจีนเหล่านั้นจะไปทำกินทางใดนั้น ขอประทานทูลว่า กุลีตามโรงสีนั้นมี ๔ ประเภท คือ

๑. กุลีสีใช้สรอยในโรงสี

๒. กุลีแบกกระสอบเข้าน่าโรงสี

๓. กุลีหาบเข้าสีในโรงสี

๔. กุลีตวงเข้าแลหาบเข้าจากเรือเข้า

๑. กุลีประเภท ๑ นั้นแม้โรงสีหยุด โรงสีก็ต้องให้เงินเดือนกับพวกกุลีประเภทนี้

๒. กุลีประเภท ๒ นั้น ถ้าโรงสีหยุดสี โรงสีเลี้ยงอาหาร (เฉพาะอาหาร) เปนการเอาใจกุลีพวกนี้ไม่ให้กระจัดกระจายไปที่อื่น

๓. กุลีประเภท ๓ แล ๔ นั้น ถ้าโรงสีหยุดสี โรงสีไม่ให้ค่าจ้างแลไม่เลี้ยง เพราะกุลี ๒ พวกนี้มีหัวน่ารับช่วงอีกชั้น ๑

การให้เงินเดือนแลการเลี้ยงดูกุลีประเภทที่ ๑ ที่ ๒ นั้น ถ้าโรงสีหยุดสีเข้าเพียงสองหรือสามเดือน ก็พอจะทนไปได้ ถ้าโรงสีหยุดนานเกินกำหนดกว่าที่กล่าวมาแล้ว โรงสีทนค่าสัวหุ้ยไม่ได้ก็จะต้องไล่กุลีเหล่านั้นหมด แลได้ทราบว่า แม้แต่เวลานี้ โรงสีบางโรงได้ไล่กุลีประเภท ๒ บ้างแล้วก็มี กุลีทั้ง ๔ ประเภทนี้ ไม่มีวิชาหากินทางอื่นเปนผู้ซึ่งใช้กำลังสำหรับแบกหามเท่านั้น เมื่อโรงสีไม่จ้างแล้ว กุลีเหล่านี้จะไปรับจ้างหามแห่งอื่นก็ยาก เพราะตามแห่งต่าง ๆ ก็มีกุลีรับจ้างประจำอยู่แล้ว เกล้ากระหม่อมยังถามไม่ได้ความว่ากุลีเหล่านี้จะไปหากินทางใด ทางที่เห็นมีอยู่ก็คงมาสมทบกับพวกกงษีอั้งยี่อาไศรยพักกินอยู่ด้วยเท่านั้น/

ควรมิควรแล้วแต่จะโปรด

นายพันตำรวจเอก

ผู้บังคับการตำรวจพระนครบาลพิเศษ

แหล่งที่มา : กจช. ร.6/1 นครบาล 31.3/48 สำรวจกุลีชาวจีนที่ทำงานตามโรงสีต่าง ๆ (2462)

กรมตำรวจพระนครบาลที่ ๔
สายลำน้ำ ในจังหวัดพระนคร
วันที่ ๒๔ กรกฎาคม พระพุทธศักราช ๒๔๖๒

ข้าพเจ้า นายพันตำรวจโท พระบริหารนครินท์ ผู้กำกับการกรมตำรวจพระนครบาลที่ ๔ สายลำน้ำ ขอทำรายงานยื่นต่อนายพันตำรวจเอก พระยาพลพรรคภิบาล ผู้บังคับการกรมตำรวจพระนครบาลที่ ๔ สายลำน้ำ

ตามคำสั่งต่อนายพันตำรวจเอก พระยาพลพรรคภิบาลว่า เจ้าคุณเสนาบดีกระทรวงนครบาลอยากใคร่ทราบพวกจีนรับจ้างทำโรงสีไฟต่าง ๆ เมื่อโรงสีหยุดไม่ได้ทำงานจะทำงานหากินอย่างใด ให้ข้าพเจ้าไปสอบสวนตามโรงสีทราบแล้ว เมื่อวันที่ ๒๓ กรกฎาคม พ.ศ.๒๔๖๒ ข้าพเจ้าได้ลงไปสอบตามโรงสีบางแห่ง คงได้ความจากโรงสีเกี้ยนเฮงหลี ล่องเฮงหลี เซ่งกี่จั่น ง้วนฮั่วเล็ง คงได้ความอย่างเดียวกันตามธรรมเนียมกุลีนั้น คือคงจ้างกันแต่เวลาขนเข้าขึ้นโรงเสียและเอาเข้า ๆ เครื่องจักร์สี คิดให้เกวียน ๑ ราว ๗๕ สตางค์ ถ้าไม่ได้ขนเข้าตามที่กล่าวนี้ ก็ไม่ต้องจ้างและตามธรรมดาพวกกุลีถ้าโรงสีไม่ได้สีเข้าและไม่ได้สีเข้าขึ้นโรงสี เขาก็ไปหางานทำหรือไปไหนตามชอบใจของเขา บางคนก็ขอล่วงหน้าไปจากโรงสีบ้างเล็ก ๆ น้อย ๆ แต่พอกินไปวัน ๆ หนึ่ง แต่ถ้าโรงสีไม่มีการทำตั้งเดือน โรงสีก็ไม่ยอมจ่ายเงินให้มากเกินกับส่วน เพราะถ้าจ่ายให้มากเขาไม่ยอมมาทำงานแทนเงินที่ค้าง โรงสีก็ไม่มีอำนาจจะไปว่าเขาได้ ส่วนพวกอินเยอร์เนียร์และเสมียนพนักงานจ้างเปนเดือน ถ้าโรงสีหยุดหลายเดือนก็จำเป็นจะต้องเอาออกกุลีที่มีตามโรงสีนั้น โรงสีใหญ่ เช่น เซ่งกี่จั่น รวม ๒๐๐ เศษ ถ้าโรงสีเล็กก็ ๑๐๐ เศษ ส่วนพวกอินเยอร์เนียร์เสมียนพนักงานต่าง ๆ โรงหนึ่งราว ๑๐๐ เศษ กับเข้าสารอย่างที่ ๒ ที่สุดสำหรับที่จะใช้รับประทานที่โรงสีบางโรงไม่มี ต้องไปซื้อเข้าที่อื่นมาใช้ ที่โรงสีบางโรงมี ๑๐ กว่ากระสอบ แต่เรื่องเข้าที่กล่าวนี้ ข้าพเจ้าได้สอบ ๔ โรง ตามที่ได้กล่าวชื่อไว้ข้างบน นอกจากง้วนฮั่วเล็ง ๆ เวลานี้มีเข้าอย่างรับประทาน ๑๐๐๐ กระสอบ

กับได้ตรวจดูโรงสีที่กำลังสีเข้าอยู่เวลานี้ มีอยู่ ๓ โรงคือ ยิดหลีนิมกี้ กวางฮัวนหลี ยูกิมเล็ง

ฉนั้น จึงเรียนมาให้ทราบ

ควรมิควรแล้วแต่จะโปรด

นายพันตำรวจโท

ผู้กำกับการกรมตำรวจพระนครบาลที่ ๔ สายลำน้ำ

เอกสารหมายเลข 12

เรื่อง รถรางในกรุงเทพฯ

กรมศุขาภิบาล

วันที่ 20 พฤศจิกายน พระพุทธศักราช 2456

ขอเดชะ ฝ่าลอองธุลีพระบาทปกเกล้าฯ

ด้วยพระยาอรรถการประสิทธิ ได้นำฎีกาของกรรมการจัดการบริษัทรถรางไทยจำกัดสินใช้ มาขอให้ข้าพระเจ้านำขึ้นทูลเกล้าฯ ถวาย เพื่อขอพระราชทานพรมหากรุณาลดเงินค่าเช่าทางสำรหับเดินรถของบริษัท ซึ่งต้องเสียให้แก่รัฐบาลอยู่ในเวลานี้ปีละ 46,906 บาท 80 สตางค์นั้นลงบ้างตามสมควร โดยยกเหตุว่า บริษัทไม่ใคร่จะมีกำไร ความจริงก็เป็นเช่นนั้นจริง แต่จำนวนเงินค่าเช่าทางบริษัทจะต้องเสียให้แก่รัฐบาลนั้น ก็มีปรากฎชัดเจนอยู่ในหนังสือสัญญาพระบรมราชานุญาตซึ่ได้ทำไว้กับบริษัทนั้นแล้ว

ตามฎีกาของบริษัทปรากฎว่า จะขอเลิกการเสียค่าเช่าทางตามวิธีซึ่งเสียอยู่ในเวลานี้ จะขอเสียตามจำนวนเงินรายได้ของบริษัทที่ยังไม่ได้หักค่าใช้จ่าย เป็นจำนวนเงิน 7 1/2% หรือ 5% ตามจำนวนที่อ้างในฎีกานั้น เงินยังคงต่ำกว่าค่าเช่าทางที่เนียงอยู่ในเวลานี้มาก เงินค่าเช่าทางซึ่งบริษัทต้องเสียอยู่ในเวลานี้ตามสัญญาเป็นจำนวนเงิน 46,906 บาท 80 สตางค์ ถ้าจะเก็บตามส่วนเงินรายได้ของบริษัท 7 1/2% ในปีซึ่งการของบริษัทเจริญที่สุด คือตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ.2449 ถึงวันที่ 30 กันยายน พ.ศ.2450 จะคงได้เงินแต่ 33,895 บาท 65 สตางค์ ต่ำกว่าจำนวนที่ต้องเสียตามสัญญา 13,011 บาท 15 สตางค์ ตามวิธีเก็บเงินค่าเช่นทาง ตามจำนวนเงินรายได้นี้ ถ้าการงานของบริษัทเจริญ รัฐบาลก็ได้เงินค่าเช่าทางมาก ถ้าการงานของบริษัทไม่เจริญ ก็ได้เงินค่าเช่าทางน้อยลง ตามส่วนของเงินรายได้ของบริษัท

อนึ่ง เหตุผลซึ่งบริษัทยกขึ้นอ้างว่า ต้องเลิกทางในถนนดวงดาวแลถนนดวงเดือน ท่าให้ประโยชน์ของบริษัทลดลงนั้น ข้าพระพุทธเจ้าเห็นด้วยเกล้าฯ ว่าไม่เป็นข้อที่ควรจะรับวินิจฉัย เพราะในสัญญามีข้อความชัดว่า รัฐบาลจะให้เลิกเมื่อใดก็ได้ เป็นการที่บริษัททราบล่วงหน้ามาแต่เริ่มการแล้ว

แหล่งที่มา : คัดจาก กจช. ร.6 กระทรวงนครบาล 13/3 บริษัทรถรางไทยจำกัดสินใช้ (2460)

ข้าพระพุทธเจ้าได้ทูลเกล้าฯ ถวายฎีกาของบริษัทขึ้นมาพร้อมกับหนังสือนี้ด้วยแล้ว การจะควรประการใดแล้วแต่จะทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ

ควรมิควรแล้วแต่จะทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ

ข้าพระพุทธเจ้า ขอเดชะ

SIAMESE TRAMWAY COMPANY LIMITED.

Bangkok, 9th. April 1913.

To

His Most Gracious Majesty the King

May it please Your Majesty,

We, the Undersigned, Directors of the Siamese Tramway co., Ltd. herewith humbly approach your Majesty with a petition for relief for our Company.

The Concession under which we are working, graciously granted in April 1904 by his late Majesty King Chulalongkorn, stipulates that a track-rent shall. be paid to the Siamese Government at the rate of Ticals 5,000 per mile for the parts of our lines which are South of Lok Road (14,271 metres length) and ticals 1,200 per mile for the lines running from lok Road and along the Dusit Park districk to the mouth of Klong Samsen (4"460 metres Length).

Originally this worked out at a figure of Ticals 47,941.08 per annum but after the suppression of our lines along the Duang Dao and Duang Duen Roads a reductuon of Ticals 1,035 was granted and the total rent now paid amounts to Ticals 46,906.80 per annum.

The following table endeavours to give an idea of the financial status and development of the company.

	Gross income	Ord.expenses incl.Int.on Deb. & Preferred shares	Depreciation	Nett	Dividend.
	Ticals stg.	Ticals stg.	Ticals stg.	Ticals stg.	
1/10.05/-30/9.06	441,243 97	404,594 33	21,076 92	15,572 72	2%
1/10.06-30/9.07	445,100 57	426,201 85	46,410 00	28,898 72	4%
1/10.07-31/12.08	526,422 31	467,547 39	58,874 92	- -	-
1/1.09-31/12.09	411,704 07	348,824 39	61,600 00	1,279 68	-
1/1.10-31/12.10	381,854 74	336,448 74	45,000 00	1,685 02	-
1/1.11-31/12.11	354,427 63	289,051 44	45,000 00	22,061 21	3%
1/1.12-31/12.12	306,333 47	263,157 11	45,000 00	468 76	-
	2,292 40				
	x) during this year Prize drawing tickets were issued.				

As will be seen from this table the investors in this Siamese Tramway Co., Ltd. have had very scanty return on their money. Taking an average it amounts to 1.2% for the 7 years. This is in spite of the fact that every effort has been made to reduce expenditure, which now stands at a figure which cannot be reduced if we are to afford efficient service to the public.

The amputation of our line along the Duang Doa and Duang Duen Roads was a severe blow to our Company. It is true that a reduction was made in track-rent corresponding to the portions removed, but parts of our lines have been isolated, namely the Duang Duen Nork and Dao Knhng Roads.

Of these lines the one along Kor Sua Road leading to Was Deveraj Kunjorn does not yield and income at all as it does not pay to keep traffic on same and form the line along Duang Duen Nork Road leading to the mouth of Klong Samsen we can only derive a limited income by a friendly co-operation with the Samsen line of the Siam Electricity Co., Ltd.

It is also worthy to note that although the trackrent on the part removed is low (Ticals 1,200 per mile compared to Ticals 5,000 per mile on other parts of the line) said part was most valuable and the reduction in track rent does not correspend to our loss.

From the above table it will also be seen that the gross revenue of our Tramways has fallen off in a very disappointing way. From Ticals 455,100 in 1906/7 it has fallen to Ticals 306,333 om 1912.

We venture to claim that this is in no way due to bad management or dishonesty on the part of the operators but to the following facts.

1) Decreased prosperity among the lower classes caused by bad crops and resulting in less travelling by said classes

2) The removal of part of our line in Dusit Park

3) Increased competition by rickshaws; the number of which has been allowed considerably to increase from the number existing at the time the track-rent was stipulated.

Having regard to the above-mentioned facts and considering that our Company has to pay a yearly track-rent of Ticals 46,906.80 regardless of what income we derive from our working (whereas other public conveyances pay no track rent) and considering further that the track-rent is only paid for the privilege of running our cars (for each of which we pay a yearly registration fee of Ticals 48.), the upkeep of the road our line occupies being paid for by our selves, we beg to submit that this track-rent is too high.

We now humbly beg to petition Your Majesty that the above-mentioned track-rent be reduced.

We take the liblerty to mention that most tram-way concessions in Europe are granted on the basis that the rent payable to the Government stands in proportion to the gross or nett income.

To show how such a rule would have worked if it has been introduced in our case from the beginning we submit herewith a list showing what 4 1/2 and 5% of the traffic receipts have amounted to during the period we have so far been working.

	Total Traffic Receipts		7 1/2 %		5%	
	Ticals	stg.	Ticals	stg.	Ticals	stg.
1/10.05-30/9.06	435,287	31	32,646	55	21,764	37
1/10.06-30/9.07	451,942	10	33,895	65	22,597	10
1/10.07-31/12.08	522,542	98	39,190	72	26,127	15
1/1.09-31/12.09	388,108	99	29,108	17	19,405	45
1/1.10-31/12.10	372,775	86	27,958	18	18,638	79
1/1.11-31/12.11	345,642	83	25,923	21	17,282	14
1/1.12-31/12.12	300,872	27	22,565	41	15,043	61

We finally beg to submit that our lines afford valuable travelling facilities for the public and as our position may be endangered unless we obtain relief from the present heavy track-rent we trust your Majesty will be graciously pleased to consider our petition.

เอกสารหมายเลข 13

เรื่อง คนจีนในประเทศไทย

แผนกเวรพิเศษ

วันที่ 1 มีนาคม พระพุทธศักราช 2458

ขอเดชะฝ่าลอองธุลีพระบาทปกเกล้า

ด้วยทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานกระแสร์พระราชดำริห์แก่ข้าพระพุทธเจ้า เมื่อวันที่ 2 มกราคม พ.ศ.2458 ถึงลักษณะจะจัดการเรื่องจีนที่เข้ามาพึ่งพระบรมโพธิสมภารในพระราชอาณาจักรสยาม ตามที่พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงสวัสดิ์วัฒนาวิศิษฎ์ได้กราบบังคมทูลพระกรุณานั้น พระเดชพระคุณเปนล้นเกล้าฯหาที่สุดมิได้ เมื่อข้าพระพุทธเจ้าได้รับใส่เกล้าฯ มาแต่วันนั้นแล้ว ได้พิจารณาดูเห็นด้วยเกล้าฯ ว่าเปนเรื่องใหญ่ ข้าพระพุทธเจ้าได้เคยปรารภในเรื่องนี้มานาน จึงได้นำร่างพระราชบัญญัติตั้งชื่อว่า **"พระราชบัญญัติจีนใหม่เข้าเมือง"** แปลมาจากกฎหมายที่ใช้อยู่ในเมืองมลายูของอังกฤษ อนุโลมตามภูมิประเทศของเรา เข้ามายื่นในที่ประชุมข้าหลวงเทศาภิบาล เมื่อ พ.ศ.2446 ครั้งหนึ่ง ครั้นเมื่อทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ข้าพระพุทธเจ้าได้นำร่างนั้นปฤกษาหาฤากับพระยากัลยาณไมตรีแก้ไขอีกครั้ง 1 แต่ภายหลังได้ทราบเกล้าฯ ว่า ทางเมืองฮ่องกงซึ่งเปนเมืองตั้งต้นออกกฎหมายนี้เขากำลังคิดจะเสีย โดยเขาเห็นว่ากฎหมานี้ล่วงสมัยเสียแล้ว ทั้งทางแหลมมลายูของอังกฤษก็คิดจะเลิกอยู่เหมือนกัน ข้าพระพุทธเจ้าจึงระงับเรื่องนี้ไว้ ยังมิได้นำขึ้นทูลเกล้าฯ ถวาย พระราชอาญาไม่พ้นเกล้าฯ ข้าพระพุทธเจ้าขอพระราชทานพระบรมราชวโรกาศกราบบังคมทูลพระกรุณาในเรื่องนี้เปนความเห็นแต่โดยย่อดังต่อไปนี้ แม้ข้อใดจะผิดเพี้ยนไปจากกระแสร์พระราชดำริห์ก็ขอพระบารมีปกเกล้าฯ เปนที่พึ่งแก่ข้าพระพุทธเจ้าด้วย

คือ ตามที่ข้าพระพุทธเจ้าได้สังเกตมาจีนในเวลานี้ผิดกล่าว จีนแต่ครั้งก่อน จีนแต่ครั้งก่อน ๆ ไม่ใคร่จะคิดถึงชาติบ้านเกิดเมืองนอนของตนเท่าใดนัก จะเปนด้วยการไปมายากหรือด้วยการเล่าเรียนไม่เจริญอย่างใดก็ตาม แต่ดูเหมือนเมื่อไปอยู่ประเทศใดก็ฝังรกรากลงในประเทศนั้น โดยตัวอย่างที่อยู่ในหมู่จีนเก่า ๆ ที่อยู่ในประเทศสยาม มีในกรุงเทพฯ และเมืองสงขลาเปนต้น จีนเหล่านี้มักจะเข้าเฝ้าเจ้านายแลเข้าหาข้าราชการผู้มีบรรดาศักดิ์ คบค้าสมาคมกลมเกลียวกันกับหมู่คนไทยสนิทสนม ไม่สู้จะคิดถึงเมืองจีนเท่าใดนัก แต่จีนครั้งหลัง ๆ นี้ ผิดกับจีนครั้งก่อน จะเปนด้วยเมืองจีนมีการเล่าเรียนสูงขึ้นรู้จักการเปนไปของโลกมากขึ้น รู้จักรักชาติของตนมากขึ้นหรืออย่างไร ไปอยู่ ณ ที่ใดมิได้ลืมชาติประเทศของตนนึกเสียว่ามาอาไศรยทำมาหากินสำหรับส่งเงินไปบำรุงบุตร์ภรรยาญาติพี่น้องชั่วคราวหนึ่ง ไม่ตั้งใจจะฝังรกรากลงเปนหลักถาน แม้แต่มั่ง

แหล่งที่มา : คัดจาก กจช. ร.6 กระทรวงนครบาล 25/54 (2458)

มีศรีศุขขึ้นก็อุตส่าห์ส่งเงินไปสร้างเรือนทางเมืองจีน ใช่แต่เท่านั้นกลับเทศนาสั่งสอนจีนเก่า ๆ ที่เกือบจะลืมหรือลืมเมืองจีนแล้ว กลับนิยมไปถึงชาติบ้านเมืองของคนที่เคยมิได้นึกถึงเสียนานแล้วนั้นมากขึ้นแล เพราะเหตุที่พระราชกำหนดกฎหมายให้ความอิศรภาพยิ่งขึ้นก็เลยไม่ต้องงอนง้อประจบประแจงใคร เข้ามาตั้งการค้าขายใหญ่โตดังเล่นพวกตั้งโรงสี, ตั้งห้าง ลงทุนนับด้วยแสนด้วยล้านบาท ก็มิต้องรู้จักมักจี่กับใคร เมื่อมีเหตุการณ์ถ้วยความอันใดเกิดขึ้นก็พูดกับหมอความฝรั่ง ๆ เปนธุระจัดแจงให้สำเร็จสมประสงค์ แม้แต่เจ้าของเมืองจะมีการอันใดที่คิดจะบำรุงเพื่อเปนประโยชน์แก่สาธารณชนแลแก่หมู่จีนนั้นเอง ซึ่งจะต้องเรี่ยไรเงินบำรุงบ้างเพื่อเปนประโยชน์แก่สาธารณชนแลแก่หมู่จีนนั้นเอง ซึ่งจะต้องเรี่ยไรเงินบำรุงบ้าง ก็ออกให้เท่าสักแต่เสียไม่ได้ แต่ถ้ามีการเรี่ยไรทางเมืองจีนแล้วก็จะทุ่มเทให้นับเปนหมื่น ๆ พัน ๆ ถ้าคิดอย่างเปนเราเปนเขาแล้วก็น่าเสียใจที่ว่าพึ่งพระบรมโพธิสมภารหากินคล่องแคล่วด้วยอาไศรยพระราชกำหนดกฎหมายเที่ยงธรรม แต่มิได้คิดถึงพระเดชพระคุณเท่าที่ควรจะคิดถ้าตัวมิได้เข้ามาอาไศยแผ่นดินไทย อยู่เมืองจีนจะได้เงินทองมาจากไหน คงจะหาเช้ากินค่ำอยู่อย่างนั้น ความจริงในเรื่องจีนเก่ากับจีนใหม่มีผิดกันอยู่ดังได้กราบบังคมทูลพระกรุณามาโดยสังเขปดังนี้

ก็เมื่อการเปนไปอยู่เช่นนี้จะควรทำอย่างไร จะนิ่งเสียดูก็น่ากลัวอันตรายในภายน่า จำจะต้องคิดวางหลักลงเสียให้แน่นอน แต่ก่อนจะคิดเรื่องนี้จะต้องตั้งเปนปัญหาขึ้นถามว่า ถึงเวลาแล้วหรือยังที่จะต้องจัดในเรื่องจีน ใคร ๆ ก็น่าจะต้องตอบเปนเสียงเดียวกันหมดว่า ถึงเวลาแล้วไม่ควรจะรั้งรอ ปัญหาข้อที่ 2 ก็จะจัดอย่างไรเล่า ค่อนจะตอบปัญหาข้อ 2 นี้ จะต้องรฤกถึงทางได้ทางเสียคุณและโทษประโยชน์และใช้ประโยชน์เสียให้แจ่มแจ้งก่อน เพื่อเปนทางได้พินิจพิจารณาชั่งน้ำหนัก แล้ววางระเบียบการให้เปนไปให้เรียบร้อยคือ <u>ข้างฝ่ายโทษ</u>

1. คนจีนเมื่อเข้ามาอยู่แล้ว แย่งการค้าข้ายการทำมาหากินของเราหมดทุกอย่าง ในข้อนี้จะโทษเขานักก็ไม่ใคร่ได้ เปนด้วยคนของเราปล่อยให้เขาแย่งไปได้เอง

2. มิใช่แต่จะแย่งเปล่า กลับเปนผู้ที่เรียกว่า เกียจกัน<u>เชือดเนื้อคนไทยที่เขลาตลอดถึงชาวนาชาวสวน</u> จะเห็นได้ในเวลาเมื่อไปตรวจตามตลาดในหมู่บ้านหรือหัวเมือง หรือทุ่งนาบึงบางทั่วไป จีนไปตั้งรับซื้อเข้าเปลือกซื้อสิ่งของ ออกทุนให้แก่ชาวนาชาวสวนด้วย ให้เชื่อของบริโภคเครื่องนุ่งห่ม, เครื่องมือทำนาทำสวน ด้วยมีสัญญาใช้ด้วยเข้าเปลือกบ้าง, ด้วยของสวนบ้าง, ด้วยเงินบ้าง คิดดอกเบี้ยกันตั้ง 25 เปอร์เซนต์ หรือ 100 เปอร์เซนต์ เมื่อถึงกำหนดได้ผลมาก็ต้องใช้เขาตามสัญญา ได้เท่าใดก็ต้องให้เขาเกือบหมด บางปีก็ไม่พอยังตั้งค้างทับทมไปในปีหลัง ๆ เปนอันไม่หลุดไปจากเปนลูกหนี้ได้ บางตำบลชาวนาเปนลูกหนี้เชื่อของจีนตั้ง 300-400 ครัวหมดทั้งตำบล ธรรมดาผู้เปนลูกหนี้ต้องยำเกรงเจ้าหนี้อยู่เอง เพราะฉนั้นอำนาจในการพูดจาหรือทำอะไรต้องตกอยู่กับผู้เปนเจ้าหนี้มากกว่าคนอื่น ๆ แม้แต่เจ้าน่าที่ผู้ปกครองท้องที่ก็สู้คนมีเงินผู้เปนเจ้าหนี้ไม่ได้

3. เมื่อนึกไปไกลถึงประโยชน์ของบ้านเมืองแล้วก็น่าใจหาย ต่างว่าบ้านเมืองมีศึกสงครามจะอาไศรยพวกจีนเหล่านี้จับอาวุธเข้าต่อสู้ราชศัตรูได้หรือหวังไม่ได้ทีเดียว นอกจากบังคับให้ขนเสบียงอาหารหรือคุมตัวไปเปนหมู่ ๆ สำหรับจะทำการโยธาอันจะเปนประโยชน์แก่

การสงครามแต่ถึงดังนั้นก็จะต้องทำด้วยการบังคับ เลือดเนื้อที่จะต้องเสียไปตกอยู่กับคนไทย แต่ผลประโยชน์ที่พึงได้จีนขนไปกินหมดเปนข้อที่น่าอิจฉาฤษยาอยู่เปนอันมาก

4. เมื่อนาน ๆ ไปผลที่สุดจะเปนอย่างไร คนที่เปนเศรษฐีมั่งมีศรีสุข จะเปนคนจีนสักแต่ว่าอาไศรยอยู่เท่านั้นทั้งนั้นแม่แต่เดี๋ยวนี้ใครจะมั่งมีเท่าจีน คนไทยเราก็คงเปนคนธรรมมาหากินไปมื้อหนึ่ง ๆ ธรรมดาบ้านเมืองจะมั่งคั่งสมบูรณ์ก็ต้องอาไศรยไพร่บ้านพลเมืองชาติของตนทำมาหากินเลี้ยงชีพมั่งมีศรีศุข ถ้าพลเมืองยากจนแล้ว ความเจริญก็เดินช้าย่อมทราบทราบใต้ฝ่าลอองธุลีพระบาทอยู่แล้ว

5. ไหน ๆ ได้รับพระราชทานพรรณาถึงโทษการแย่งชิงการค้าขายมาแล้วข้าพระพุทธเจ้ามีความเสียใจเปนล้นเกล้าฯ ที่ต้องกล่าวติเตียชาติของเราเอง บางคนบางคณะเห็นแก่ตัวเองมากเกินไป กลับไปอุดหุนคนจีนจนน่าเกลียดน่าอาย ขอรับพระราชทานยกขึ้นเปนตัวอย่างสักเรื่อง 2 เรื่อง เช่นถ้าคนไทยคิดจะทำอะไรขึ้นแม้แต่รัฐบาลซึ่งใช้แรงนักโทษทำ แลสามารถจะทำได้ถูกกว่าจีน เพราะคนโทษอยู่เปล่า ๆ แต่ถึงกระนั้นก็สู้จีนไม่ได้ เพราะผู้จัดการเปนข้าราชการ ให้สินน้ำใจแก่ผู้ซื้อไม่ได้ ถึงราคาจะถูกแต่ผู้ซื้อมิได้สินน้ำใจ พาลพาโลว่าทำไม่ดีบ้าง,ทำไม่ทันบ้างตกลงว่าสู้จีนไม่ได้

<u>ฝ่ายข้างคุณ</u>

1. พระราชอาณาจักรสยามกว้างใหญ่ แต่มีไพร่บ้านพลเมืองน้อย แลยังมิหนำซ้ำไม่ขมักเขม่นทำงานการ ถ้าไม่ได้อาไศรยคนต่างประเทศเข้ามาเปนพลเมืองบ้างแล้ว พลเมืองก็จะไม่มากขึ้นรวดเร็ว ผลประโยชน์ที่จะเกิดมีขึ้นก็ไม่ทวีรวดเร็ว การบำรุงบ้านเมืองทั้งฝ่ายการทหารแลการพลเรือน ต้องจับจ่ายเงินแผ่นดินเปนอันมาก ถ้าผลประโยชน์ขึ้นไม่ทัน ก็อาจทำให้บ้านเมืองเจริญช้าไปไม่ทันเวลาสมัยแลการเช่นนี้ก็มิใช่ว่าจะเปนแต่ประเทศเรา เมืองที่ใกล้เคียงกับเราเช่นแหลมมลายูของอังกฤาเปนต้น ซึ่งมีพลเมืองแขกน้อย เขาก็ต้องอาไศรยคนจีนเหมือนกัน คิดดูว่าผลประโยชน์ที่เขาได้มาจากอะไร จากน้ำพักน้ำแรงของจีนในการทำเหมืองแร่ ทำสวนยาง เรายังต้องไปกู้เงินของเขามาใช้เสียอีก ถ้าไม่มีจีนหนุนแรงอยู่ คงไม่ได้ผลประโยชน์เท่าเดี๋ยวนนี้

2. จริงอยู่จีนเดี๋ยวนี้ถึงว่าจะผิดกว่าจีนครั้งโบราณกาลก็จริง แต่อย่างไร ๆ ก็ตาม เมื่อเขามาแล้วก็คงมาได้ภรรยาไทยลูกหลานกลายเปนคนไทย ดังปรากฏอยู่ทั่วไปในหมู่คนไทย ถ้าคิดนับไล่เลียงเข้าไปสู่ปู่ย่าตาทวดแล้วก็มักจะเปนเชื้อจีนกันเสียโดยมาก

3. แลจำจะต้องพิจารณาด้วยว่า จีนแม้แต่จีนใหาเข้ามาอยู่ในพระราชอาณาจักรสยามอย่างที่เรียกว่าแย่งค้าขายถ้าจะเปรียบกับแขกชาวอินเดียหรือยี่ปุ่นซึ่งตั้งประชันแย่งการค้าขายกับจีนอยู่เดี๋ยวนี้ หรือแขกชวาเทียบกันแล้ว จะเลือกเอาข้างไหนเพราะเรายังมิได้มีสัญญาทางพระราชไมตรีกับจีน จีนเข้ามาอยู่ในเมืองไทยก็อยู่ในพระราชกำหนดกฎหมายสยาม แต่แขกหรือยี่ปุ่นก็คงต้องอยู่ร่มธงต่างประเทศ ความยากลำบากในการปกครองผิดกันอยู่เปนอันมาก

4. ขอรับพระราชทานยกตัวอย่างที่ได้เคยมาแต่ตัวในเวลาเมื่อได้ทรงพระกรุณา โปรดเกล้าฯ ให้ข้าพระพุทธเจ้าไปจัดราชการในมณฑลปัตตานี ในชั้นต้นเมื่อลงมือจัดการต้องระวังทั้ง

การภายในภายนอก ผ่อนผันสั้นยาวสุดแต่อย่าให้เกิดความ แลให้การนั้นสำเร็จเปนใหญ่ และจะต้องจัดทั้งผลประโยชน์แผ่นดิน, การยุติธรรม, การปกครอง ส่วนการยุติธรรมแลการปกครองขอรับพระราชทานงดไว้ ขอพระราชทานกราบบังคมทูลแต่ในเรื่องผลประโยชน์ เมื่อลงมือจัดเข้าแล้วก็ต้องไปห่วงถึงผลประโยชน์ของพระยาเมือง ซึ่งถึงแม้แต่มิใช่เปนเมืองประเทศราชก็จริง แต่ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้เขาปกครองเก็บผลประโยชน์บำรุงบ้านเมืองบ้าง, เปนส่วนตัวบ้างคล้ายกับเมืองประเทศราชมาเสียช้านาน เมือเปนเช่นนั้นก็ต้องอนุโลมตามผลประโยชน์ที่เมือง ๆ นั้น เคยได้อยู่จริง หรือเห็นว่าจะไม่เพียงพอก็เพิ่มเติมให้ สุดแต่อย่างให้พระยาเมืองเดือดร้อนเปนใหญ่

สิ่งที่ไปพบอันน่าปลาดใจก็คือ เมืองปัตตานีมีพลเมือง 30,000 คนเศษ เมืองยะหริ่งมีพลเมือง 30,000 คนเศษ เมืองสายแลหนองจิกมีคน 20,000 คนเศษ ในหัวเมืองริมทะเลทั้ง 4 เมืองนี้ ซึ่งดูด้วยตรแล้วดูคุกคักเปนบ้านเมืองแต่ผลประโยชน์ที่ได้สู้เมืองยะลา กับรามัญระแงะซึ่งมีพลเมืองแต่เพียงเมืองละ 10,000 คนเศษไม่ได้ ที่เปนทั้งนี้ก็เพราะเมือง 4 เมืองริมทะเลถึงว่าราษฎรมากก็จริงแต่ไม่มีจีนทำเหมืองทำสวน สู้ยะลากับรามัญระแงะมีจีนทำเหมืองอยู่ เมืองละ 1,000 2,000 3,000 คนเท่านั้นไม่ได้ ถ้าแบ่งให้ตามผลประโยชน์ตามเมืองแล้ว พระยาระแงะ พระยารามัญ พระยายะลา จะได้รับพระราชทานเงินปีมากกว่า พระยาตานี พระยาสาย พระยาหนอกจิก และพระยายะหริ่ง ในที่สุดก็ต้องผ่อนผันขอพระราชทานเงินปีให้แก่พระยาเมืองทั้ง 7 ละม้ายคล้างคลึงกัน นี่เปนพยานอันสำคัญอยู่อย่างหนึ่ง

5. หรืออีกอย่างหนึ่งไม่ต้องอื่นไกล ตลาดที่นครปฐมนี้เองที่พระคลังข้างที่ได้ค่าเช่าอยู่เดือนละ 4000 บางเศษ ได้จากพวกจีนปลูกผักมาขาย ถ้าไม่มีจีนเปนคนค้าขายประจำพื้นที่อยู่แล้ว ตลาดก็คงโทรมไหนพระคลังข้างที่จะได้ค่าเช่าเท่านี้ ที่สุดแม้แต่ห้องแถวในกรุงเทพฯ ถ้าจีนน้อยเงินก็คงน้อย

6. การภาษีอากร จะเปนภาษีอากรที่ไม่ถึงปราถนาเช่น บ่อนเบี้ย, หวย , สุรา, ยาฝิ่น หรือีภาษีอากรที่พึงปราถนาเช่นภาษีขาเข้าขาออก อาการค่าน้ำ เปนต้น ถ้าไม่มีจีนแล้วก็คงไม่ได้ถึงเท่านี้

ในเรื่องจีนเข้าเมืองนี้ฝ่ายคุณและโทษระคนปกกันอยู่ ดังได้กราบบังคมทูลพระกรุณามาแล้วในข้างต้น เพราะฉนั้นในปัญหาข้อ 2 นี้ จำจะต้องพิจารณาดูโดยแยบคาย ข้าพระพุทธเจ้าก็ยังไม่เห็นหนทางอย่างไร จึงจะเหมาะที่สุด ทั้งฝ่ายคุณก็ให้ได้ทั้งฝ่ายโทษก็อย่าให้มี

แต่อย่างไร ๆ ก็ดี ถ้าตกลงเปนอันจะกวดขันจีนซึ่งจะเข้ามาในพระราชอาณาจักรสยามให้มากเข้าแล้ว ก็จะต้องตระเตรียมเสียให้พร้อมหลายอย่าง เช่น

(ก) จะต้องอุดหนุนคนไทยให้ทำโรงสี ซึ่งจะหาคนไทยทำได้หรือมิได้ในเวลานี้ก็เปนปัญหาอยู่เหมือนกัน ถ้าจะต้องอุดหนุนถึงทุนทรัพย์ด้วยแล้ว ก็ไม่ไหวถ้าคนไทยขึ้นไม่ทันโรงสีจะกลายเปนของคนชาวยุโรปไปหมด ยิ่งเปนความร้ายใหญ่

(ข) ไม่ควรจะลืมอีกอย่างหนึ่งว่า ตลาดขายเข้าของเราอยู่เมืองจีน ถ้าจีนไม่ได้ทำโรงสีหรือจีนไม่พอใจอาจไม่ซื้อเข้าของเราในชั้นต้น ๆ ไปคอยซื้อเข้าทางพม่าแลญวนสักคราวหนึ่งก็อาจจะเปนได้

(ค) การช่าง เช่น ช่างก่ออิฐ ไทยไม่มีทีเดียว กับช่างไม้ ช่างไทยมีแต่ช้าเหลือเกิน ถ้าคนจีนเข้ามาน้อยไปก็จะทำให้การก่อสร้างชักช้าไปอีกเปนอันมาก

ในเรื่องจีนเข้าเมืองทางแหลมมลายูของอังกฤษที่มีกฎหมายจีนเข้ามาเมืองนั้น มิได้พิจารณาดูโดยรอบคอบแล้ว วิธีการของอังกฤษเปนการสั่งเจ๊กเข้ามาขายแท้ทีเดียว เช่น เมื่อจีนกุลีหรือจีนที่เข้ามาชั้นดาดฟ้า เข้ามาถึงท่าเรือจะต้องไปอยู่ในที่สำคัญที่ผู้เปนหัวน่าจัดเตรียมไว้สำหรับการนี้ เมื่อใครจะต้องการจ้างไป ณ ที่ใดทำการอันใด ก็เปนนายน่าทำสัญญาให้ แล้วคิดค่ากินค่าอยู่ค่าธรรมเนียมเสร็จ เมื่อข้าพระพุทธเจ้าเปนข้าหลวงเทศาภิบาลอยู่มณฑลนครศรีธรรมราชได้เคยเปนนายน่าไปว่ากล่าวไปข้างจีนมาให้พวกนายเหมืองดีบุก แลกพวกทำการเพาะปลูกหลายครั้ง ผู้ปกครองที่เรียกว่า Protaster of Chinese ไม่ยอมทำสัญญาให้ แลกฎหมายของเขาไม่เลือกว่ากุลีจีนหรือแขก เขาไม่ยอมให้เข้ามาทำการงานในประเทศที่มิได้อยู่ในความปกครองของอังกฤษ จีนที่เข้ามาทำการงานอยู่ทางแหลมมลายูของเราน เปนพวกที่ตรงมาจากเมืองจีน หรือไปจากกรุงเทพฯ แต่พวกแขกกุลีนั้น เล็ตลอดหนีเข้ามาโดยมาก ถ้าจะมมตรง ๆ แล้วเปนมาไม่ได้ที่

อนึ่ง กฎหมายจีนเข้าเมืองนี้มีมากกว่า 20 ปีแล้ว แลข้อสำคัญตามร่างสำหรับกับเรามีข้อที่ยังทำไปได้ถนัดอยู่ข้อ 1 เปนต้นว่าจีนเข้ามาถึงแล้ว จะต้องบังคับให้ไปอยู่ ณ ที่สำนักนี่ระหว่างนี้จะต้องเลี้ยงดูตลอดจนถึงการตรวจตราโรคไภยไข้เจ็บ จีนเข้ามาครั้งหนึ่ง ๆ ก็มิใช่น้อยตั้งพันคน ถ้าถูกเลี้ยงอยู่ตั้งครั้งละ 5 วัน 10 วัน ก็เปนเงินมิใช่น้อย แลทางเมืองเราเสียเปรียบทางโน้นเขาอยู่มาก เช่นการทำเหมืองหรือเพาะปลูกที่ใช้กุลีจีนมาก ๆ ไม่ใคร่จะมี ปล่อยไปตามบุญตามกรรม แล้วแต่จะไปหางานเอาเอง ถ้าต้องลงทุนไปมาก ๆ ก็ยากที่จะได้เงินคืน

เมื่อจะพรรณาถึงเรื่องจีนที่อยู่ในพระราชอาณาจักร์สยามแล้ว ก็ต้องคิดพร้อมกันหลาย ๆ อย่าง เพราะประกอบความรู้เปนทางพิจารณา ข้าพระพุทธเจ้าผู้หนึ่งเปนผู้ที่พยายามทั้งทางตรงแลทางอ้อมที่จะขอรับพระราชทานให้เลิกการบ่อนเบี้ย โดยรับอาษาเข้าไปจัดเก็บเงินค่าราชการในมณฑลกรุงเทพฯ แลสำรวจต้นผลไม้ใหม่ จนทำให้ราษฎรพากันเกลียดชังเปนอันมาก ก็โดยมุ่งหมายว่าถ้าได้เงินมาสักกึ่งสักกลางจองเงินอากรการพนัน ก็พอมีทางที่จะนำความขึ้นกราบบังคมทูลได้ แต่ความจริงเงินก็เก็บได้ไม่ถึง 1 ใน 5 จึงเปนการเลิกกันไป แต่ก่อนที่จะเลิกนั้นข้าพระพุทธเจ้าได้เอาความคิดที่ได้จัดเปนเราเปนเขา เมื่องครั้งยังเปนข้าหลวงเทศาภิบาลอยู่นั้น เข้ามาประกอบ เช่นว่าในมณฑลนครศรีธรรมราชแลปัตตานีห้ามแขกแลไทยไม่ให้เล่นเบี้ย แต่จีนตามเหมืองยอมให้ผูกขาดไปเล่นได้ โดยคิดเอาเปรียบเสียบ้าง กันมิให้ส่งเงินไปเมืองจีนมากนัก คิดดูก็เปนผลดี ครั้นเมื่อมีความอยู่เงียบ ๆ ว่าจะพยายามหาทางเลิกบ่อนเบี้ยในกรุงเทพฯ ข้าพระพุทธเจ้าจึงได้แต่งคนให้ไปคอยนับคอยตรวจตามโรงบ่อนต่าง ๆ ก็คงได้ความดังนี้ คือ บ่อนเชิงสพานดำรงสถิตย์, บ่อนบางรัก, บ่อนหัวลำโพง ใน 3 บ่อนนี้ ถ้าคนเล่น 5 คน มีจีน 3 ไทย 2 ถ้า

บ่อนเล่งบ๊วยเอี้ย, บ่อนนางเลิ้ง จีน 4 ใน 1 นี่เปนปรกติ ถ้าเปนเวลาเทศการเที่ยวเข้าแล้วใหม่ ๆ ขายเข้าได้หรือพวกหัวเมืองมาเล่นหวยออกพรรษานั่นเปนพิเศษ เพราะฉนั้น ในเรื่องคนเล่นเบี้ยนี้จีนเล่นมากกว่าคนไทยเปนแน่

แต่หวยนั้น ข้าพระพุทธเจ้าคำณวนว่ากึ่งกัน คือ ถ้าเดิมพัน 10000 บาท ไทย 5000 จีน 5000 เพราะฉนั้นถ้าเชื่อตามความสืบสวนของข้าพระพุทธเจ้าที่ได้กราบบังคมทูลพระกรุณามานี้แล้ว ต้องถือว่า การพนันนี้คนจีนเล่นมากกว่าคนไทย

คราวนี้สืบสวนทางโพยก๊วน คือ เอเยนต์ส่งเงินของพวกจีนอีกว่า ในปีหนึ่งจีนส่งเงินไปเมืองจีนเท่าใด ไม่นับส่งทางแบงก์ฝรั่ง ก็ได้ความว่า โพยก๊วนกรุงเทพฯ มีอยู่ทั้งสิ้นกว่า 30 แห่ง เงินที่ส่งไปทั้งหมดอยู่ในปีละ 30 ล้านบาท ซึ่งข้าพระพุทธเจ้าคิดด้วยเกล้าฯ ว่าน้อยคนที่จะทราบเกล้าฯ ว่าเงินมากมายถึงเพียงนี้ แล้วสืบต่อไปอีกว่าหัวเมืองที่เลิกบ่อนเบี้ยแล้ว พวกจีนที่ส่งเงินไปเมืองจีนจะทวีขึ้นหรือว่าคงอยู่กับเมื่อยังมิได้เลิกบ่อนเบี้ย ก็ได้ความว่าโดยเฉภาะเมืองชลบุรีตั้งแต่เลิกบ่อนเบี้ยเสียแล้ว พวกจีนเก็บเงินได้มากขึ้น และจำนวนเงินทีส่งไปเมืองจีนตามโดยก๊วนในกรุงเทพฯ อาจทวีขึ้นไปอีกเปนอันมาก ถ้าคิดอย่างรู้มากเปนเราเปนเขา อย่างที่ข้าพระพุทธเจ้าเคยมาในมณฑลปัตตานีเมื่อแรกจัดราชการในมณฑลใหม่ ๆ แล้วก็น่าจะคิดถึงเงินรายนี้ว่าทำอย่างไรจะป้องกันมิให้ไปได้มากนักได้กับอีกอย่างหนึ่งบาญชีสำมโนครัวใน 25 ตำบล แลรวมทั้งอำเภอชั้นนอกอีก 8 อำเภอด้วย รวมเปน 33 ตำบล ถึงว่าการทำยังคลาดเคลื่อนอยู่ก็จริง แต่เปนการแน่นอนทีเดียวว่าคนจีนมากกว่าคนไทย ถ้าคิดรู้มากทำได้ไม่น่าอายเลิกบ่อนเบี้ยเสีย แต่ยอมให้เล่นแต่คนจีนได้ นั่นและจึงจะไม่เสียเปรียบแลเงินก็คงยังได้อยู่

อาไศรยความสังเกตแลความเปนไปในเรื่องคนจีนที่อยู่ในพระราชอาณาจักร์สยาม ดังได้กราบบังคมทูลพระกรุณามาย่อ ๆ นี้ ก็เห็นด้วยเกล้าว่า เรื่องที่จะคิดจัดนี้มิใช่เปนของง่าย ถ้าไม่ระวังให้รอบคอบแล้ว ผลได้จะไม่คุ้มที่เสีย แลถ้าจีนมาน้อยไปแขกอินเดียพากันเข้ามามากขึ้น จะซ้ำร้ายใหญ่เพราะในเวลานี้แขกกับจีน ก็กำลังแย่งกันซื้อขายอยู่แล้วแลยังแถบชาวยี่ปุ่นด้วยอีกชาติหนึ่ง ดังได้กราบบังคมทูลพระกรุณามาแล้วข้างต้น ความสามารถของข้าพระพุทธเจ้าไม่เพียงพอที่จะคาดคะเนการภายน่า จอกจากจะนำความขึ้นกราบบังคมทูลพระกรุณาถึงทางได้ทางเสีย ซึ่งเห็นด้วยเกล้าฯ ว่า จะใกล้ความจริงอยู่บ้าง เพื่อเปนทางได้ทรางพระราชวินิจฉัย

เมื่อข้าพระพุทธเจ้าได้ไปตรวจราชการทางเมืองสมุทสาคร, นครไชยศรี แลสุพรรณบุรี ซึ่งตั้งใจจะหาเวลาตฤกตรองเรื่องนี้ ได้สืบสวนอีกต่อไปก็ยิ่งได้ความแจ่มแจ้งขึ้นว่า คนจีนที่เทียวงตั้งการค้าขายตามทุ่งนา หรือที่ประชุมชนแล้ว ต้องนับว่าเปนแบงเกอร์ของชาวนาด้วยเหมือนกัน ถึงว่าจะขูดเลือดเนื้อโดยคิดดอกเบี้ยรุนแรงประการใดก็ตามเถิด แต่เป็นผู้ที่ได้ให้ทุนไปแก่ราษฎรชาวนา มีให้พวกชาวนาต้องหยุดโดยไม่มีทุนนั่นส่วน 1 นับด้วย 100 ด้วย 1000 ครัว ทุนเหล่านี้พวกจีนเอามาแต่ไหน ก็ขูดมาจากพวกชาวนานั่นเอง ตั้งต้นด้วยเปนร้านเล็ก ๆ เก็บหอมรอบริบแล้วค่อยใหญ่เข้า ๆ ถ้าพวกนี้ตั้งจำเริญขึ้นในตำบลใด ราษฎรในตำบลนั้นเปนลูกหนี้จีนเกือบหมด ในข้อนี้ยิ่งร้ายใหญ่ยิ่งทิ้งนานไปก็ยิ่งจำเริญขึ้นทุกที

ทั้งนี้จะควรประการใดขอพระบารมีปกเกล้าฯ เปนที่พึ่ง

ควรมิควรสุดแต่จะทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ

(ลงนาม) ข้าพระพุทธเจ้า ยมราช

ขอเดชะ

เอกสารหมายเลข 14

เรื่องคนเข้าเมือง

การฆ่าฟันกันตายในหมู่พวกจีนเปนงานปีก็ดี, เหตุการณ์อันปรากฎขึ้นตามโรงพักประจำวันก็ดี, คดีอุกฉกรรจ์ต่าง ๆ ที่ศาลต้องทำการไต่สวนอยู่ทุกเมื่อก็ดี ฯลฯ เหล่านี้สมควรอย่างยิ่งที่จะหยิบยกขึ้นเปนข้อวินิจฉัยว่าคนต่างด้าวนานาจำพวกที่กล่าวข้างต้นนั้น คือมูลกรณีอันก่อให้เกิดขึ้นเปนส่วนมากหรือมิใช่?

พวกจีนที่เข้ามาตั้งทำมาหากินจะเปนโดยทางพณิชยการค้าขายก็ดี ทางการช่างหัตถกรรมอันเปนการฝีมือก็ดี ทางกสิกรรมมีการทำนาทำสวนก็ดี ฯลฯ เหล่านี้เปนพวกเรียบร้อยและทำมาหากินจริง ๆ แม้จะเปนการทำประโยชน์ในอาชีพของเขาเองก็ต้องจัดว่าทำคุณแก่บ้านเมืองด้วยอีกโสด พวกนี้ย่อมมีความประพฤติดีกว่าพวกที่กล่าวข้างต้นไกล แม้ที่สุดพวกกรรมกรสามัญผู้ทำการขนหาบ ลากรถรับจ้าง ขุดดินเหล่านี้ ก็ยังนับว่าเปนประโยชน์อยู่มาก ไม่มีข้อน่ารังเกียจแก่พวกเรา

รัฐบาลน่าจะต้องเห็นความถึงเวลาที่จะเริ่มพิจารณาปัญหาเรื่องคนต่างด้าวเข้าเมืองให้จงมากเพื่อกำจัดคนชนิดประโยชน์ต่าง ๆ ดังกล่าวแล้ว และข้อสำคัญแม้จะยังไม่เห็นสมควรเก็บภาษีคนเข้าเมืองก็ตามที แต่ถ้าจะให้มีการเลือกเฟ้นคัดคนกวดขันขึ้นอีก เพื่อปัดพวกร้ายออกเสียจากพวกดี ก็ดูยังจะเปนประโยชน์กว่าที่ทำทองไม่รู้ร้อนอย่างเวลานี้อีกมากหลาย

ศรีกรุง พยายามจะขนาคนให้ได้เส้นเดียวกับกรุงเทพฯ เดลิเมล์ ในเรื่อง "การห้ามคนเข้าเมือง" ถ้าพูดกันตามรูปที่พอเดา ศรีกรุง ซึ่งคงจะรี ๆ รอ ๆ เพราะเกรงอะไร ๆ อยู่ก่อนแล้วรีบพรวดพราดก้าวออกมาน่าฉาก ก็เพราะเห็นเดลิเมล์ระหว่างสถิติ "บัญชีจีนเข้าเมือง" ลงในน่ากระดาษเมื่อวันที่ 14 ถึงกระนั้นก็ยังไม่ทันเดลิเมล์ ซึ่งหว่านความเห็นซ้ำลงไปอีกในวันรุ่งขึ้น แต่ก็ไม่น่าจะว่าศรีกรุงช้าเกินไป เพราะในเช้าวันที่ 16 ก็ได้คุยกับเขาเหมือนกัน

อะไรเปนมูลชวนให้พูดถึงเรื่องนี้ ฟังได้จากเดลิเมล์ในวันแรกว่า เปนเพราะ "มีคนต่างด้าวเข้ามาอยู่อาศัยเบียดเบียนอาชีพของเราชาวพื้นเมืองมากมายเหลือเกิน" เดลิเมล์วิตกถึงการเบียดเบียนนี้มากนัก เพราะเปนปัญหาที่เกี่ยวกับอาชีพของพลเมืองการเปนดังนี้ จึงเปิดปากออกมาว่า "เท่าที่ประเทศสยามเปนอยู่นั้น เปิดประตูบ้านไว้กว้างเกินไป" เปนเหตุให้เห็นภัยผเชิญหน้าอยู่แต่ที่พูดไปแล้วในวันแรก เดลิเมล์จะตื่นใจเห็นเปนกระเทือนถึงคนจีนหรืออย่างไร วันรุ่งขึ้นจึงกระอ้อมกระแอ้มออกตัวเปนควัน ข้างศรีกรุงคงเอาใจคนจีนอยู่มาก แต่ก็มีความเห็นว่า "พระราชบัญญัติว่าด้วยคนเข้าเมือง ซึ่งเวลานี้กำลังอยู่ในกรมร่างกฎหมาย อันหวังใจกันว่าจะได้ประกาศใช้ในเร็ว ๆ นี้นั้น จักเปนสิ่งสำคัญมาก ในทางการเมืองและเปนประวัติในพงศาวดารสืบไป"

แหล่งที่มา : คัดมาจาก กจช. ร.6 กระทรวงนครบาล 20.8/114 รัชฎูปการ (2469)

กล่าวตามเสียงทั้งศรีกรุงและเดลิเมล์ในวันคำรบ 2 แม้ต่างแย้งกันอยู่บ้าง แต่ก็นี่ความสำคัญบางข้อที่ตรงกัน กล่าวคือ ต่างเห็นว่าที่จะต้องออกพระราบัญญัตินี้ก็เพื่อป้องกันคนที่มีโรคติดต่อ พวกนักการเมืองที่ปนภัยต่อสันติภาพและพวกภิกขาจาร ฯลฯ เฉภาะข้อหลังนี้ เดลิเมล์เสริมว่า "ในเที่ยวเมล์ ๆ จะได้เห็นคนจำพวกนี้ (ภิกขาจาร) เยียดยัดอัดแน่นกันมาไปน้อย......" แต่ถ้าพูดถึงแก่นของเรื่องศรีกรุงกับเดลิเมล์ก็มีความเห็นเปนคนละนัย

เดลิเมย์เมื่อหยอดคนจีนเปนการแก้ตัวอีกครั้งแล้ว เสนอความเห็นว่า "รัฐบาลน่าจะต้องเห็นความถึงเวลาที่จะเริ่มพิจารณาปัญหาเรื่องคนต่างด้าวเข้าเมืองให้จงมาก เพื่อกำจัดคนชนิดต่าง ๆ ดังกล่าวแล้ว และข้อสำคัญแม้จะยังไม่เห็นสมควรเก็บภาษีคนเข้าเมืองก็ตามที แต่ถ้าจะให้มีการเลือกเฟ้นออกเสียจากพวกดีก็ดูยังจะเปนประโยชน์กว่าที่ทำทองไม่รู้ร้อนอย่าเวลานี้อีกมากหลาย" ข้อนี้ก็น่าฟังแต่ข้างศรีกรุงเห็นว่า "ถ้าเราจะเก็บภาษีคนเข้าเมืองกูดีอยู่ที่จะได้เงิน แต่ทำให้คนจนไม่เข้ามาได้ตามควร ส่วนคนมีเงินพร้อมด้วยความรู้ ความสามารถ ความอุตสาหะดีกว่าเรานั้นต้องยิ้มเต้ทีเดียว........." กับพิจารณาการต่อไปว่า "เมืองเรานี่คนไม่พอกับงาน แต่ต่างประเทศอื่น ๆ มีงานไม่พอกับคนเพราะภาษีคนเข้าเมือง

เราได้นำสถิติคนต่างด้าวเข้าเมืองและออกภายใน พ.ศ.2468 และ 2469 ลงในหนังสือพิมพ์ของเราฉบับวานนี้ เพื่อให้ผู้อ่านเทียบดูประกอบความวินิจฉัยตามควร เสียใจอยู่นิดที่สถิติซึ่งเราวางไว้ในน่ากระดาษวานนี้ เปนสถิติของจีนเข้าออกชาติเดียว ความจริงเรามิได้มุ่งหมายฉเพาะจีนดังที่บางคนอาจเข้าใจผิด เรามุ่งถึงคนต่างด้าวทุกชาติทุกภาษาบรรดาที่ได้เข้าและออกโดยมิใช่ทางกิจการของรัฐบาล จริงอยู่, แม้สถิติคนชาติอื่นจะยังมิได้ปรากฏสถิติจีนเท่าที่วางไปแล้วก็หวังว่าอย่างน้อยที่สุดจะพอเปนเครื่องหยั่งความวิเคราะห์ของวิญญูชนได้บ้าง

ความประสงค์ของเราที่เขียนความเห็นนี้ขึ้น มิได้เกิดแต่ความมุ่งร้ายหมายขวัญหรือเกียจกันคนต่างด้าวโดยทางใด เพราะความเปนประโยชน์ของคนต่างด้าวที่เข้ามา ก็ยังมีอยู่บ้างเช่นช่วงทำความเจริญแก่บ้านเมืองบางส่วน แต่ในทางตรงข้าม, เมื่อกล่าวในฝ่ายโทษ ซึ่งคนต่างด้าวมาเพาะสิ่งอประโยชน์ ให้อาทิ เช่น นานาความลำบากและความรำคาญแก่พวกเราหลายอย่างหลายประการนั้นแล้ว ใคร ๆ ก็ต้องเห็นใจเราว่าที่พูดนี้ไม่เปนการอยุติธรรมเลย

เพื่อให้ผู้อ่านเห็นชัดว่าโทษมหันต์ ซึ่งตรงข้ามกับคุณอนันต์ตามที่คนต่าด้าวมาก่อกรรมทำเข็ญไว้ในเมืองเรามีอย่างไรบ้างขอเชิญตรวจดูรายการสังเขปหัวข้อเท่าที่เราแยกไว้ดังต่อไปนี้

พวกนักการเมือง คนพวกนี้ไม่ได้เข้ามาด้วยประสงค์จะช่วยเหลือเกื้อกูลให้บังเกิดประโยชน์แก่พวกเราสถานใดเลยดูเหนือเจตนาของเขาเหล่านั้นมีอย่างเดียวที่จะหาโอกาสยุยงส่งเสริม, เบียดเบียฬ, ขู่ กรรโชก, เคี่ยวเข็ญและเรี่ยรายคนพวกเดียวกัน ทำความอลหม่านให้แก่พวกเดียวกันทำความรำคาญให้แก่บ้านเมือง รวมทั้งเพาะลัทธิใหม่อันเลวทรามต่ำช้าต่าง ๆ

พวกอั้งยี่ คนพวกนี้เปนเสนียดแก่บ้านเมืองโดยเฉพาะไม่ว่าเมืองใดอาชีพของเขาคือการหากินทางเรี่ยราย, ทำนาบนหลังคน, เปนนักเลงโต, ใช้การฆ่าฟันกันเปนอำนาจ ปี 1 ๆ ถ้าลองคำนวณถึงจำนวนพวกจีนผู้อาศัยสัมมาอาชีพต้องตายเพราะอำนาจพวกอั้งยี่นี้เท่าใดแล้วจะรู้สึกแสนสลด

พวกจรจัด คนพวกนี้ไม่ได้เจตนาเข้ามาทำมาหากินอย่างไร นอกจากเพื่อตั้งซ่องสุมชุมนุมรวมเข้ากับพวกนานาผู้ร้าย และรับจ้างกระทำฆาฎกรรม ตั้งหน้าแต่จะลักขโมยโดยมิจฉาวณิชชา ทุกอย่าง รวมทั้งเปนหัวน่าซ่องหญิง นครโสเภณีเถื่อนทุกชนิด คนชนิดนี้ไม่เคยเปนประโยชน์แก่บ้านเมืองแห่งใดเลย

พวกภิกขาจาร ในเที่ยวเมล์ 1 ๆ จะได้เห็นคนจำพวกนี้เยียดยัดอัดแน่นกันมาไม่น้อย อาชีพก็คือขอทานอย่างเดียว วิธีขอทานของคนพวกนี้มีผิดเผกแปลกกันตามลักษณะพลิกแพลงต่าง ๆ สุดแต่โอกาสถ้าจะเรียกว่า "กึ่งขโมย" ก็ดูเหมือนจะไม่สู้ผิดนัก เวลาเข้าบ้านใครแม้เจ้าของบ้านเผลอก็คือเปิดช่องให้พวกภิกขาจารพวกนี้ ฉวยโอกาสทำการขโมยทันที ส่วนมากเปนพวกมีร่างกายบริบูรณ์และเปนหญิง ซึ่งอาศัยชายเปนหัวน่า ตั้งซ่องมั่วสุมชุมนุมกันเปนก๊กเปนเหล่า เวลาเข้าบ้านใคร หากเจ้าของบ้านไม่ปรนปรือผ่อนตาก็เกิดเหตุวิวาทกัน เราทราบว่าเมืองจีนมีซ่องจำพวกนนี้แพร่หลายไพศาลมาก จึงเปนที่น่าคิดไม่น้อยว่าพวกภิกขาจารเท่าที่พบปะในเมืองไทยดาษดื่นเวลานี้จะเปนสาขาของซ่องในเมืองจีนบ้างหรือไม่

พวกทุพพลภาพ บ้านเมืองยากจะเจริญรุ่งเรืองได้ จำต้องอาศัยพลเมืองที่มีร่างกายสมบูรณ์สามารถหว่านพืชอันจะมีกำลังแขงแรง สำหรับประกอบการอาชีพเปนพลเมืองดีต่อไป พวกทุกพลภาพที่เข้ามานั้น ไม่นับเปนประโยชน์อันใดในทางนี้เลยดูเหมือนเขาเข้ามาเพื่อหากินในทางของทาน และเกาะพิงวงศาคณาญาติเป็นส่วนใหญ่ แต่ทั้งโปรดทราบว่าเรามิได้หมายถึงคนมีอันจะกินซึ่งเข้ามาเพื่อรักษาตัว

เท่าที่ยกตัวอย่างมานี้ยังหาครบถ้วนไม่ ยังมีอีกมากมายหลายประการนัก แต่คนจำพวกเหล่านี้ไม่เปนพวกที่พึงปราถนาจะให้เข้าเมืองเลย เพราะไม่เคยปรากฏการทำคุณประโยชน์อันใดให้แก่ประเทศและสมาคมใด ๆ แม้พวกจีนสัมมนาชีพหลายคนก็เคยปรารภใคร่ขอให้รัฐบาลกำจัดคนพวกนี้เสีย นี้เปนเครื่องพิศูจน์ชัดว่าคนต่างด้วยชนิดนี้ทำความเดือดร้อนแก่พวกจีนเองยิ่งกว่าพวกอื่น

เหตุที่สภาพของเมืองเราต้องการแรงคนจึงเห็นได้ว่า ได้มีชาวต่างประเทศเข้ามาอยู่เมืองเราแทบทุกชาติ และที่มากที่สุดคือ จีน...คนจีนโดยมากเปนคนใน...ไม่ช้าก็ร่ำรวยกลับบ้านเมืองได้....เห็นจะเปนเพราะเหตุนี้เองที่ทำให้พวกเราเห็นชนชาติจีนเปนภัยแย่งอาชีพของเรา แลด้วยเหตุนี้ทำให้พวกเรามีความมุ่งหมายจะห้ามคนจีนมิให้เข้าเมืองยิ่งกว่าอื่น" ตรงนี้ถ้าอ่านใจ เดลิเมล์ดู ก็ดูเหมือนรู้สึกเช่นนั้นเหมือนกัน หากแต่ไม่กล้าพูดออกมาตรง ๆ เพราะเดลิเมล์ก็ได้พูดถึงตามเบียดเสียดไว้ในวันแรกแล้วสำหรับศรีกรุงยังวิตกอีกว่า "เมื่อเมืองเรายังต้อการแรงคนมาทำงานอีกมากมายดังนี้ ถ้าเราห้ามจีนไม่ให้เข้าเมือง ก็เปนของให้ทางพวกฝรั่ง, ญี่ปุ่น, แขก, ทุ่มเทกันเข้ามาแทนจีน คนจำพวกนี้มีความสามารถฉลาดดีกว่าพวกเรา ซ้ำมีกงสุลหนุนหลังอยู่อีกด้วย ก็จะมาตั้งตัวเปนนายใช้พวกไทยเราเปนลูกจ้าง อีกประการ 1 คน พวกนี้สัมพันธ์กับเราไม่ได้ดีเหมือนจีน" แต่เมื่อพูดถึงเรื่องกอบโกยเงินออกนอกประเทศ ศรีกรุงคงมีความเห็นว่า มันเปนเรื่องเน้น ๆ กัน ทั้งจีนและคนต่างประเทศชาติอื่น ในตอนท้ายแนะนำว่า "....ถ้าเราอยากได้เงิน

ค่าภาษีคนจน เราก็ควรเก็บภาษีคนออกจากเมืองแทน.... และเราไม่ควรจะใช้ความคิดของคนไทยให้เหมาะกับเมืองไทย..."

บัดนี้ ถึงบทของเรา (บางกอกการเมือง) จะต้องพูดบ้างแท้จริง ถ้าอ่านความเห็นของทั้ง 2 ฝ่าย การก็ต้องเปนดังนี้ คือ

เดลิเมล์ อยากให้มีพระราชบัญญัติกีดกั้นคนเข้าเมืองก็เพราะเกรงความเบียดเสียด และความเบียดเสียดนี้ก็เกิดแต่คนจีนมากกว่าใคร ๆ นี่พูดกันตามภษาที่เราพออ่านกันถึง แล....

ศรีกรุง อุปการะคนจีนไว้ ซึ่งจะเปนด้วยเคยเข็ดมาแล้วหรืออย่างไรก็ตาม แต่ศรีกรุงก็มีเหตุผลที่แย้งว่า "เมืองเรามีคนไม่พอกับงาน แลต่างประเทศอื่น ๆ มีงานไม่พอกับคนนี้ เปนความที่ถอดจากอัศวพาหุ ผู้เคยออกความเห็นเช่นว่ามาแล้ว

แต่, เมื่อสรุปความกล่าว, ปัญหาคงมีเพียงว่า, เมืองไทยควรจะตราพระราชบัญญัตินี้ออกใช้หรือยัง ถ้าควร, จะเหมาะสักแค่ไหน มาเรามาลองพิจารณากันดู

เดลิเมล์ก็ดี, ศรีกรุงก็ดี, ที่เกรงโรคติดต่อ, เกรงพวกภิกขาจาร, นั้นก็ควรอยู่, เพราะพวกนี้ป้องกันยากสำหรับโรคติดต่อ ยิ่งน่าเกรงว่า อะไร ๆ , เพราะคนมีคนจนก็พาเข้ามาได้เท่า ๆ กัน, แต่ที่เกรงพวกภิกขาจารนั้น ออกจะตื่นเกินไปเพราะไม่ต้องสงสัย, เมื่อใดที่ตราพระราชบัญญัติออกใช้, เมื่อนั้น "การเงิน", หรือ "การภาษี" จะทำให้พวกภิกขาจารวุ่นวายมิใช่น้อย เพราะฉนั้นข้อนี้, ถ้าจะปลดความวิตกออกเสียก็เห็นจะไม่มีปัญหาอะไร

เปนการน่าประหลาดอยู่บ้างที่เดลิเมล์หรือศรีกรุงคิดว่า พระราชบัญญัติห้ามคนเข้าเมืองจะสามารถป้องกัน "พวกนักการเมืองที่เปนภัยต่อสันติภาพ" ได้ เราเองไม่คิดว่าจะเปนได้เลย เพราะคนจำพวกนี้ถ้าจะเข้ามากันจริง ๆ ก็เปนการยากที่ใครจะอ่านออกจนกว่าเขาจะได้ทำพิธีอันใด อันหนึ่งขึ้นให้เห็นประจักษ์แล้ว แต่พูดกันจริง ๆ เถอะ ที่พูดเช่นนั้นเพราะเกรง "นักการเมืองจีน" มากกว่าชาติอื่นมิใช่หรือ ถ้าเกรงเช่นนั้นก็ออกจะวิตกวิจารณ์เกินกว่าเหตุไปอีก แลแถมจะเปนเหมือนหมิ่นความไหวพริบตำรวจของเราเสียด้วยซ้ำ ถ้าจะควรเกรงข้อนี้ก็ควรเกรงอั้งยี่เสียดีกว่า ค่าที่นักการเมืองที่ "แท้จริง" นั้น หาไม่ได้ง่ายกว่าอั้งยี่ ซึ่งแม้แต่ในขณะนี้ก็มีอยู่มากมายก่ายกองนั้นเลย

แลอีกเรื่องหนึ่ง ขอพูดเฉภาะศรีกรุง ซึ่งดูเหมือนจะหยามน้ำหน้าตนเองเกินไปที่คิดว่า พวกฝรั่ง ญี่ปุ่น แขก จะมาตั้งตัวเปนนายใช้พวกไทยเปนลูกจ้าง ความจริง เรื่องนี้มันอยู่ที่เราเองต่างหาก และต้องเปนความผิดของเราอย่างลึกซึ้ง ซึ่งถ้าเราไม่รู้จักหาความฉลาดใส่ตัว และไม่รู้จักหาทางที่จะเปนนายเขา เมืองไทยและคนไทยเดี๋ยวนี้ไม่เหมือนเมื่อ 50 ปีมาแล้ว เพราะฉนั้น เราจะต้องวิตกไปทำไม ในเรื่องที่ตอนไปข้างก่อนสมัยกรุงธนบุรี

เอกสารหมายเลข 15

ที่ 24/12302 **เรื่อง การบริหารกรุงเทพฯ**

ศาลาว่าการนครบาล

วันที่ 28 กุมภาพันธ์รัตนโกสินทรศก 129

ขอเดชะฝ่าลอองธุลีพระบาทปกเกล้า ฯ

ด้วยได้ปรารภกันมาหลายครั้งหลายหนแล้วถึงเรื่องที่จะอุดหนุนการทำนาแลการ ค้าขาย เมื่อพูดกันขึ้นครั้งไร ก็เห็นพร้อมกันอยู่เสมอทุกคราวว่าควรจะอุดหนุน แต่ยังหาทางที่จะทำโดยทันทีไม่ได้ด้วยไม่มีหลักอันใดพอจะยึด เพราะการที่จะช่วยจึงเป็นจะ ต้องจายเงินทองแผ่นดินมากมายอยู่ จึงได้ตกลงกันว่าจะเริ่มลงมือสืบสวนทำบาญชีสินค้าหรือการเพาะปลูกให้ได้หลักถานมั่นคงเสียก่อน แล้วจึงจะได้ดำเนินการนี้ต่อไป

แต่ข้าพระพุทธเจ้าเห็นด้วยเกล้า ฯ ว่ากว่าที่จะได้ลงมือแลกว่าจะได้บาญชีแน่นอนก็นับด้วยตั้ง 3 ปีหรือ 5 ปีไม่ทันกับเวลาแลสมัยน่าจะหาทางอย่างใดอย่างหนึ่งที่จะช่วยให้ได้ทันท่วงที ซึ่งรัฐบาลจะไม่ต้องออกทุนรอนมากมายนัก พอประทะประทังไป สักคราวหนึ่งก่อน เมื่อการสอบสวนบาญชีรายการนั้นแล้วก็พอจะรวมทำไปด้วยกันได้ทีเดียว

เมื่อเห็นด้วยเกล้าฯ ดังนี้ จึงมาลองคิดปฤกษาหารือกันดูก็เห็นมีทางทีจะลองทำอยู่อย่างหนึ่ง ซึ่งถ้าสำเร็จจะเป็นการช่วยพวกพ่อค้าสยามโดยตรงแลช่วยชาวนาทางอ้อมอยู่เป็นอันมาก ข้าพระพุทธเจ้าขอพระราชทานถวายหนทางความคิดดังจะได้กราบบังคมทูลพระกรุณา ต่อไปนี้

1. การค้าขายที่ร้องกันว่าทรุดโทรมทุกวันนี้ ความจริงย่อมเป็นอยู่ด้วยกันทั่วโลก ซึ่งเป็นของธรรมดานาน ๆ ก็ย่อมจะเกิดขึ้น ครั้งคราวหนึ่ง กรุงสยามเป็นเมืองที่สินค้าอาไศรย์อยู่ในการ เพาะปลูกมาก เมื่อการเพาะปลูกได้ผลน้อยในปีติด ๆ กันแลการค้าขายในเมืองอื่น ๆ ทรุดโทรมลง ก็ย่อมจะเป็นเหตุต้องมีส่วนเสียไปบ้างโดยทางตรงแลทางอ้อมตามมากแลน้อย แต่ความเจริญของบ้านเมืองใน 20 ปีที่ล่วงมานี้มี ขึ้นรวดเร็วเพียงไรย่อมเป็นพยานให้เห็นว่าเนื่องมาจากการแลกเปลี่ยนผลที่เกิดขึ้นใน

แหล่งที่มา : คัดจาก กชจ. ร.5 กระทรวงนครบาล 1/7 (2453)

พื้นเมืองกับต่างประเทศ ก็แต่ผลที่เกิดขึ้นในพื้นเมืองของกรุงสยามนั้นก็มีเข้าเป็นต้นการที่จะบำรุงสินค้าเข้าให้เจริญนั้น ไม่ใช่แต่จะจัดบำรุงการทำนาให้ได้ผลเมล็ดเข้า(1) มากอย่างเดียวจะต้องจัดเรื่องที่จะขายให้ได้ราคาดีด้วยเหมือนกัน(2) ข้อที่จะอุดหนุนการทำนาทงอิริเกชั่นหรืออย่างอื่นนั้นทำเนาไว้ที จะมุ่งหมายในเวลานี้ก็คงยังไม่สำเร็จ เพราะต้องการทุนรอนมากต้องค่อยทำค่อยไปในชั้นนี้เสี่ยงบุญเสี่ยงกรรมสุดแต่ดินฟ้าอากาศอย่างที่เป็นมาแล้วไปพลางก่อน ขอแต่ว่าเมื่อได้เข้าแล้วก็ให้ขายได้ง่ายแลได้ราคาพอสมควรเท่านั้น

2. การที่เป็นอยู่ตามธรรมดาทุกวันนี้ ชาวนากับโรงษีถ้อยทีอาไศรย์ซึ่งกันแลกันอยู่เสมอ ถ้าพวกโรงษีขายเข้าได้มากราคาดีก็ต้องซื้อเข้าเปลือกมากแลให้ราคาแพงขึ้น เมื่อชาวนาขายเข้าได้มากได้ราคาสูงก็คงร่ำรวยมีกำลังวังชาขึ้น แลตามที่เป็นมาแล้วการส่งเข้า

4. เพราะเข้าส่งไปขายตลาดยุโรปรายเหล่านี้และที่ทำให้ราคาเข้าซึ่งตกมา เกือก 2 ปีนั้นขึ้นไปถึงเกวียนละ 10-15 บาท เป็นจำนวนเงินที่ชาวนาได้มากขึ้นอีกมาก เข้าตกทุ่มเทลงมาใน 2-3 อาทิตย์ ต้นเดือนกุมภาพันธ์นี้ทั้งทางเรือแลทางรถไฟหลายหมื่นเกวียน แต่พอเข้าที่สัญญาขายยุโรปเต็มลำเรือครบสัญญาแล้ว ใน 2-3 วันนั้นเองราคาเข้ากลับตกไปถึงเกวียนละ 10-15 บาทอย่างเดิม นี้เห็นเป็นพยายได้อย่างแจ่มแจ้งทีเดียว

แต่วิธีที่หลวงวิจิตร, ทำนั้นอย่างกล้าหาญมาก คือตั้งเอเยนต์สำหรับโรงษีของหลวงวิจิตร, เองคนเดียว กล้าให้เงินเดือนแก่ผู้เป็นเอเยนต์ถึงเดือนละ 100ปอนด์ นอกจากนั้นเอเยนต์ยังได้ส่วนลดอีกแต่ที่พลาดแลขาดทุนนั้นเป็นด้วยเรื่องทำสัญญาขายล่วงน่าตั้ง 6 เดือน ว่าจะส่งเข้ามีกำหนดเท่านั้นตันโดยราคาไม่ขึ้นลง แต่แรก ๆ ที่ส่งไปก็ได้กำไรดีเพราะเข้าตกลงมามาก ครั้นต่อมาทำสัญญามากขึ้นจำนวนเข้าที่ต้องซื้อสีส่งไปเป็นอันมากก็ทำให้ราคาเข้าเปลือกในตลาดกรุงเทพฯ แพงขึ้นแลกระทบนาในหัวเมืองชั้นในไม่ดีเข้าในศก 128 แลศก 129 ต่อกันเข้าเปลือกออกน้อยไป หลวงจิตร, ต้องถูกซื้อเข้าราคาแพงขึ้นผิดกับความคาดหมาย เท่ากับซื้อแพงขายถูกจึงเป็นเหตุให้ได้รับความคับแค้นมาก แต่ถึงกระนั้นถ้าจะเอากำไรที่ได้ในตอนต้นมาใช้ในตอนที่ขาดก็ยังมีกำไรเหลืออยู่ แต่หากหลวงจิตร, ทำการใหญ่โตใช้เงินทองมาก ไม่มีทุนของตัวเองต้องกู้ยืมเขามาทำทุนทนดอกเบี้ยไม่ไหวจึงได้เดือดร้อนมาก ถ้าหลวงจิตร, จะทำเหมือนห้างฝรั่งที่เขาทำกันเสมอว่าได้รับโทรเลขบอกราคาเข้าว่าเกวียนละเท่านั้นๆ แล้วส่งออกไปออกไปขายต่างประเทศ โดยมากส่งไปทางเมืองจีนในล้านเกวียน ส่งไปทางเมืองจีน 750,000 เกวียน ทางประเทศยุโรป 250,000 เกวียนหรือ 1 ใน 4 เพราะเหตุว่าการค้าขายของเรา พวกพ่อค้าเป็นจีนมีเอเยนต์อยู่ตามเมืองจีนหรือสิงคโปร์มาก ตลาดของเราเปิดไปทางข้างเมืองจีนมานมนานส่วนที่จะคิดค้าขายกับประเทศยุโรปยังน้อยยังไม่รู้จัก

คุ้นเคยกับฝรั่งพอที่จะเป็นเอเยนต์หรือผู้แทนในการค้าขายเหมือนทางสิงค์โปร์ แลฮ่องกงที่ตัวได้รู้ได้เห็นมาก ถึงจะรู้จักกับฝรั่งบ้างก็ไม่พอที่จะไว้วางใจกันต่างคนต่างกลัวจะโกงกัน

3. เข้าที่ปรากฏตามบาญชีมีจำนวนส่งไปยุโรปหลายหมื่นตันโดยมากห้างฝรั่งในกรุงเทพฯ เป็นผู้ซื้อส่งไป เขาไม่ต้องตั้งโรงษีเองคอยรับซื้อเข้าจากเจ้าของโรงษีส่งไปขายทำนองเอเยนต์ มีห้างอาริกัน, สตินบราเธอร์, บอลเนียว, มากัว, โมบราเธอร์ เป็นต้น การที่ห้างทั้ง 5 ห้างแอบเข้ามาเป็นเอเยนต์เช่นนี้ เขาก็แยกกันซื้อแต่เขายังมีกำไรดี เพราะฉนั้นเป็นพยานแห่งความคิดที่จะได้รับพระราชทานกราบบังคมทูลต่อไปข้างน่าว่าคงเป็นผล อย่างน้อยก็พอเลี้ยงตัวได้ แลถ้าของเราสำเร็จพวกทั้ง 5 ห้างนี้อาจเลิกไปก็ได้

4.เข้าที่ได้ส่งไปขายในประเทศยุโรปมากขึ้นภายใน 16 เดือนนี้ ก็เพราะหลวงจิตรจำนงค์วานิชตั้งมิศเตอร์ฮอนเป็นเอเยนต์ช่วยทำธุระบอกขายอยู่ทางโน้น ได้ส่งเข้าออกไปขายใน 16 เดือนนี้ถึง 130,000 ตัน เป็นราคาเงิน 12,000,000บาท เอเยนต์ส่งเรือตรงเข้ามาบันทุกทีเดียว คนอื่นก็พากันส่งออกไปบ้างเหมือนกัน แต่ส่งผ่านมือฝรั่งในกรุงเทพฯ ต้องเสียค่าส่วนลดแพง จริงอยู่ถ้าใครถูกเป็นตำแหน่งนี้เข้าก็คงจะไม่ทำให้วิเศษไปกว่า พระยาวงษานุประพัทธซึ่งตั้งใจแลพยายามอย่างที่สุดแต่หากเป็นกระทรวงที่ยาก การอันใดที่จะทำลงมีแต่การที่จะเห็นผลช้าไปเสียทั้งนั้น

เอเยนต์ที่อยู่ในประเทศต่าง ๆ นั้นจะต้องบอกราคาสินค้าในตลาดซึ่งซื้อขายกันอยู่ประจำวันแลจำนวนสินค้าจะมีผู้ต้องการในตลาดเมืองนั้น ๆ ,ล,ล,ล, โดยทางโทรเลขลับ ซึ่งจะได้ทำขึ้นสำหรับใช้การนี้ตรงมายังเจ้ากรมสินค้าแปลเปิดไว้ในที่ทำการ เจ้ากรมสินค้าเมื่อได้ทราบจำนวนสินค้าที่ต้องการดังนี้แล้ว จะต้องเป็นธุระบอกกล่าวแก่พวกพ่อค้าทั้งปวง ผู้ใดตกลงเลือกราคาที่ดีจะขายแล้วก็ช่วยเป็นธุระโทรเลขให้เอเยนต์เป็นผู้ทำสัญญาขายให้ตลอดทุกอย่างในขบวนการค้าขายนั้น แลสินค้าที่มีอยู่อยากจะบอกขายก็ต้องช่วยทำธุระเช่นเดียวกันทั้งทางเจ้ากรมสินค้าในกรุงเทพฯ แลเอเยนต์ทางโน้นทำนองมิศเตอร์ฮอนกับหลวงจิตร, ฉนั้น ผิดกันแต่วงกว้างกว่าไม่จำเพาะบุคคน คือทำสำหรับทั่วไปแลสำหรับสินค้าทุกอย่างไม่จำเพาะแต่เข้าอย่างเดียวกรมสินค้าจะต้องรับหนังสือพิมพ์บาญชีเทียบสินค้าที่เขาออกใช้ในประเทศยุโรปแลเมืองอื่น ๆ ไว้เป็นเครื่องมือทุก ๆ อย่างด้วย เมื่อการนี้เจริญขึ้นก็ควรจะขยายสาขาตั้งเอเยนต์ในพื้นเมืองคือมีเอเยนต์ในมณฑลต่าง ๆ ซื้อขายติดต่อกับกรุงเทพน ดุจกรุงเทพฯ ติดต่อกับเมืองต่างประเทศฉนั้นคราวนี้กรุงเทพฯ ก็จะเป็นอ่างกลางสำหรับสินค้าในประเทศแลนอกประเทศติดต่อกันได้ตลอด

6. ข้อสำคัญในเรื่องนี้มีอยู่อีกอย่างหนึ่ง ด้วยตามที่ทราบกันอยู่แล้วว่าทุนรอนของพ่อค้าไทยเราสั้นนัก เป็นการจำเป็นที่จะต้องขอ ถ้าเห็นว่าไม่ได้ราคาก็ไม่ส่งตามอย่างธรรมเนียมที่โรงษีได้ทำกันระหว่างกรุงเทพฯ กับสิงคโปร์หรือฮ่องกง ก็จะไม่ต้องได้รับความลำบากถึงเพียงนี้ แต่อย่างไรก็ดีคง

เป็นพยานปรากฏแล้วว่า ถ้าพวกพ่อค้าเข้าของไทยเราได้เปิดตลาดกล่าวคือมีเอเยนต์ขึ้นที่ยุโรปแล้วก็ทำให้เข้าของเราออกไปได้มากแลราคาเข้าเปลือกชาวนาก็ขายได้แพงขึ้น นี้แต่หลวงจิตร,คนเดียวยังส่งออกไปได้แลทำให้ราคาขึ้นลงได้ถึงเพียงนี้แล้ว ก็ถ้าหลาย ๆ เจ้าของรวมกันเข้าจะดีขึ้นอีกเพียงไร

5. เมื่อรวบรวมเหตุเหล่านี้ขึ้นพิจารณาดูแล้ว ข้าพระพุทธเจ้าเห็นด้วยเกล้า ฯ ว่าการค้าขายเป็นการจำเป็นที่จะต้องมีตลาดติดต่อกันให้หลายแห่ง เพื่อเลือกหาผู้ที่จะให้ราคาดีให้หลายรายขึ้น กล่าวคือตั้งพนักงานสินค้าหรือจะเรียกว่าอะไรก็ตามขึ้นในกรุงเทพฯ คน 1 ขึ้นอยู่ในกระเทวงเกษตร์ หรือจะเรียกว่ากรมสินค้าก็ได้มีสาขาคือเอเยนต์ในประเทศยุโรป ในชั้นแรกตั้งแต่ในเมืองอังกฤษ, เยอรมัน, เบลเยี่ยม,ฮอลันดา ซึ่งเข้าของเราได้เคยส่งอยู่บ้างแล้วนั้นก่อน เอเยนต์เหล่านี้จะเป็นตำแหน่งที่มีผู้อยากเป็นอย่างยิ่ง เพราะเป็นคนโตคนหนึ่ง ถ้ายิ่งได้กงสุลของเราได้เป็นอยู่แล้ว ทำธุระนี้ได้ก็จะถูกแบบแผนดี ส่วนผู้ที่จะทำการนี้ในกระทรวงเกษตร์ ๆ จะต้องตั้งขึ้นโดยเฉพาะถ้าจะหาคนไทยไม่ได้จะเป็นฝรั่งก่อนก็ตามกระทรวงเกษตร์จะได้ทำการตรงกับคำว่า "เกษตร์พานิชการ" แท้แลจะได้ทำการมีผลทางได้ทางเสียขึ้นในทันทีทีเดียว หาไม่ก็จะได้ทำแต่การที่คาดว่าจะดีจะได้ ผลจะมาใน 10 ปีหรือ 20 ปีข้างน่าคลังก็ออกจะระอาในการจ่ายเงิน เพราะเป็นสิ่งที่คาดคะเนเสียงทั้งนั้นก็จะปลอดไปได้เรื่องหนึ่ง จะมีเงินปอนด์อยู่พอให้ใช้เสมอ

10. คิดแต่เฉภาะสินค้าเข้าที่ส่งออกไปขายต่างประเทศ รวมทั้งเมืองจีนด้วยมีจำนวนดังนี้

	จำนวนหาบ	ศก 127 ราคาบาท	จำนวนหาบ	ศก 128 ราคาบาท
เมืองจีน				
เข้ากล้องรวมปลายแลรำ	1,279,617	3,928,683	1,882,551	7,301,739
เข้าขาว	3,673,657	18,253,471	4,291,617	22,543,072
ประเทศยุโรป				
เข้ากล้องรวมปลายแลรำ	1,413,562	5,971,047	219,903	992,058
เข้าขาว	2,281,520	11,973,949	2,987,140	16,248,154
เมืองสิงคโปร์				
เข้ากล้องรวมปลายแลรำ	420,306	1,212,083	290,520	1,286,529
เข้าขาว	6,035,467	36,502,047	5,861,009	35,211,053
เมืองอื่น ๆ				
เข้ากล้องรวมปลายแลรำ	47	207	-	-
เข้าขาว	47,331	244,340	33,765	140,944

รวม 15,151,507 78,085,827 15,566,505 83,723,549

จำนวนตัวเลขเหล่านี้เก็บจากบาญชีกรมศุลกากร ถ้าหากจะคิดตามราคาจำนวนศก 128 แต่เพียง 80 ล้านบาทแล้ว ข้าพระทุธเจ้าคาดคะเนว่าถ้าได้ตั้งการลงไปตามรูปที่ได้กราบบังคมทูลพระกรุณามาข้างต้นแล้วจำนวนเข้าที่จะส่งไปขายต่างประเทศคงจะได้ผ่านมือกรมสินค้าอย่างน้อย 1 ในส่วน 4 ซึ่งจะเป็นจำนวน 20 ล้าน กรมสินค้าคิดเก็บค่าสวนชัก 100 ละ 1 ทางกรุงเทพฯ แล 100 ละ 1 ทางเอเยนต์ข้างโน้นจะรวมเป็น100 ละ 2 หรือได้เงิน 400,000 บาท ซึ่งข้าพระพุทธเจ้าคิดด้วยเกล้า ฯ ว่าจะพอสำหรับการใช้จ่ายในเงินเดือนเจ้าพนักงานแลค่าใช้สรอยสำหรับกรมแพนกนี้ไม่ต้องใช้เงินพระราชทรัพย์อีกเลยให้แบงก์ช่วยเพื่อให้ได้เงินหมุนไปมาทันท่วงที แบงก์ที่จะให้ช่วยในการนี้ก็ต้องเป็นแบงก์สยาม ซึ่งจำจะต้องเขนให้เป็นแบงก์สำหรับประเทศได้จริง ๆ ข้าพระพุทธเจ้าจะได้ถวายความเห็นในแพนกนี้ต่างหากภายหลัง

7. เมื่อได้กำหนดแบงค์สยามลงไปตามความต้องการได้แล้วพ่อค้าที่ส่งสินค้าไปขายต่างประเทศ พ่อสินค้าลงเรือก็จะได้นำบิลมาขายแก่แบงก์ขอรับเงินสดไปทำการอีกต่อไป อิกประเภทหนึ่งสินค้าไม่ได้ลงเรือใหญ่ในกรุงเทพฯ จะต้องลงเรือลำเลียงไปบันทุกที่เกาะสีชังหรือเกาะพระเช่นนี้กินเวลาตั้ง 6-7 วันทำให้ทุนรอนขัดขวางได้เหมือนกัน แบงก์ควรจะช่วยทดรองเงินในชั้นขายตั๋วที่เรียกกันว่า "กลินบิล" ด้วยแล้วแต่แบงก์จะเห็นสมควร การที่แบงก์จะต้องช่วยเช่นนี้ เป็นการตามเคยที่มีแบบอย่างทำกันอยู่แล้วตามธรรมดาทุกวันนี้เพราะการที่รับซื้อบิลนั้นไม่มีผลร้ายแก่แบงก์อย่างไรด้วยเหตุว่ามีสินค้าอยู่ในเรือเป็นประกันแล้ว

8. คราวนี้จะว่าถึงแบงก์สยามถ้าหากจะมีทุนรอนน้อยไปไม่พอจะรับรองพวกพ่อค้าที่จะระดมกันเข้าไปโดยมาก รัฐบาลควรจะช่วยอุดหนุนโดยวิธีเอาเงินไปฝากไว้ตามต้องการในขีดที่รัฐบาลเห็นสมควร ซึ่งแบงก์จะต้องรับผิดชอบในการรับฝากเงินของรัฐบาลเป็นแพนกหนึ่งต่างหากตามธรรมดา

9. การที่เงินต่างประเทศอยู่ในมือพ่อค้าไทยเช่นนี้ ถ้าหากกระทรวงพระคลังมหาสมบัติจะต้องประสงค์ใช้เงินปอนด์ในประเทศยุโรป ซึ่งบางคราวหาซื้อลำบากแลต้องเสียค่าน้ำเงินค่าแลกแพงนั้น เมื่อการเจริญได้จำนวนเงินค่าส่วนชักมากขึ้น ก็จะได้ตั้งแลขยายให้กว้างขวางออกไป

ค่าส่วนชักซึ่งคิดจะชักรวม 100 ละ 2 นี้ยังถูกกว่าที่พวกโรงษีเคยเสียแก่ฝรั่งหรือเอเยนต์ที่เมืองจีนอยู่เดี๋ยวนี้มาก จำนวนที่พวกโรงษีต้องเสียอยู่ทุกวันนี้ไม่น้อยกว่า 100 ละ 3 หรือ 100 ละ 5 เพราะฉนั้นพวกโรงษีก็จะทุ่นเงินในค่าส่วนลดนี้ขึ้นได้อีกปีละมาก ๆ ทั้งการที่รัฐบาลตั้งขึ้นเช่นนี้

ย่อมจะมีวงกว้างขวางดีกว่าเอเยนต์ของเขาแลหลักถานก็ดีกว่ากันมาก คงจะพากันเลื่อมไสย์แลเห็นกันทีเดียวว่ารัฐบาลได้คิดบำรุงการค้าขายโดยตรง

ข้าพระพุทธเจ้าเห็นด้วยเกล้า ฯ ดังนี้ การจะควรประการใดขอพระบารมีปกเกล้า ฯ เป็นที่พึ่ง

ควรมิควรสุดแต่จะทรงพระกรุณาโปรดเกล้า ฯ

ข้าพระพุทธเจ้า **ขอเดชะ**

เอกสารหมายเลข 16

เรื่อง จัดที่สร้างถนนราชดำเนินกลาง

มีพระบรมราชโองการ ในพระบาทสมเด็จพระปรมินทร์ มหาจุฬาลงกรณ์ พระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ดำรัสเหนือเกล้าฯ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศแก่บรรดาผู้เป็นเจ้าของที่ ตามแนวถนนราชดำเนินกลาง ซึ่งจะทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สร้างขึ้นใหม่ทราบทั่วกันว่า

ด้วยทรงพระราชดำริห์เห็นว่า ท้องที่ตำบลบ้านแขกริมเชิงสะพานเสี้ยว กับตำบลบ้านดนาว ตำบลสวนตึกดิน และตำบลประตูพฤฒิมาศ ทั้ง 4 ตำบลนี้, เปนท้องที่ซึ่งเปลี่ยวอยู่ในกำแพงพระนคร ยังไม่เปนที่สมบูรณ์ทันเสมอท้องที่ตำบลอื่น เพราะเหตุด้วยยังไม่ได้มีถนนหลวงสำหรับชักนำให้มหาชนได้ตั้งกระทำการค้าขาย จึงมีพระราชประสงค์ที่จะจัดการบำรุงท้องที่ในพระนคร ตำบลซึ่งยังไม่สมบูรณ์นั้นให้มีความเจริญขึ้น เพื่อจะได้เปนผลเกิดประโยชน์ขึ้นแก่มหาชน อันอยู่ในท้องที่ตำบลนั้น ๆ สืบไป จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ จะให้สร้างถนนหลวงในท้องที่ตำบลอันกล่าวแล้วนั้นคือ

ตัดทางตั้งแต่ถนนจักรพงษ์ ริมเชิงสะพานเสี้ยว ตรงไปออกถนนพระสุเมรุ ที่ประตูพฤฒิบาศ แลถนนนี้เปนทางตรงที่ใกล้อันจะได้บรรจบถนนราชดำเนินด้วย จึงโปรดเกล้าฯ ให้สร้างถนนนี้โดยแบบอย่างเดียวกับถนนราชดำเนิน พระราชทานนามว่า “ถนนราชดำเนินกลาง” แลถนนราชดำเนินที่สร้างแล้วนั้น ให้เรียกว่า ถนนราชดำเนินนอก

แหล่งที่มา : คัดจาก ราชกิจจานุเบกษา วันที่ ๒๙ กันยายน ร.ศ.๑๒๐

เอกสารหมายเลข 17

ประกาศ ลักษณ ปกครองท้องที่สำหรับหัวเมืองมณฑลกรุงเทพฯ

มีพระราชเสาวนี ในสมเด็จพระนางเจ้า พระบรมราชินีนารถ ผู้สำเร็จราชการแผ่นดินต่างพระองค์โปรดเกล้าฯ ให้ประกาศดูรายทั่วกันว่า

ลักษณะการปกครองท้องที่ แบบแผนที่จัดอำเภอกำนัน รักษาการตามท้องที่ทั้งปวงนั้นได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติลักษณปกครองท้องที่ รัตนโกสินทร์ศก ๑๑๖ มีข้อความแจ้งอยู่ในพระราชบัญญัตินั้นแล้ว ทรงพระราชดำริห์เห็นว่า เขตธแขวงกรุงเทพพระมหานครส่วนอำเภอชั้นนอกแลหัวเมือง ในมณฑลกรุงเทพพระมหานคร ควรจัดการปกครองท้องที่ เปนแบบแผนอย่างเดียวกันกับหัวเมืองทุกมณฑลเทศาภิบาล

เพราะฉนั้น ให้ใช้พระราชบัญญัติลักษณปกครองท้องที่ รัตนโกสินทร์ศก ๑๑๖ ในเขตธแขวงกรุงเทพพระมหานคร ส่วนอำเภอชั้นนอก แลหัวเมือง

แหล่งที่มา : คัดจาก ราชกิจจานุเบกษา วันที่ ๒๙ กันยายน ร.ศ.๑๒๐

เอกสารหมายเลข 18

เรื่อง การตัดถนนในจังหวัดพระนคร

ที่ 4/3126

กระทรวงมหาดไทย

วันที่ 22 มิถุนายน พ.ศ.2470

ขอเดชะฝ่าละอองธุลีพระบาทปกเกล้าปกกระหม่อม

ในการที่เกิดเพลิงไหม้ขึ้นที่ตำบลวัดแค หรือ วัดดวงแข ท้องที่อำเภอปทุมวัน จังหวัดพระนคร ข้าพระพุทธเจ้าได้ตรวจดูแผนที่บริเวณนี้ มีบ้านเรือนปลูกสร้างเบียดเสียดซับซ้อนกัน ไม่มีหนทางใหญ่ ๆ เพียงพอให้เปนทางป้องกันอันตรายได้สดวกทันท่วงที จึงเห็นด้วยเกล้าฯ ว่า ควรตัดถนนในละแวกนี้ขึ้น 3 สาย เปนถนนขนาดกว้าง 11 วา คือ

สายที่ 1 ต่อจากถนนที่ตัดไว้แล้วในบริเวณจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ไปบรรจบ ถนนรองเมือง

สายที่ 2 ต้นแต่ถนนพระรามที่ 4 ไปบรรจบถนนสายที่ 3 ตอนกลาง

สายที่ 3 ต้นแต่ถนนพระรามที่ 6 ไปบรรจบถนนรองเมือง

เพื่อมีถนนผ่านเข้าไปในละแวกนี้พอควรให้เปนประโยชน์แก่มหาชนสัญจรไปมาแลเพื่อบำรุงรักษาความสอาดให้เรียบร้อยทั้งช่วยเหลือป้องกันภยันตรายในเวลาที่มีเหตุให้สดวกยิ่งขึ้น

ทั้งนี้ ถ้าชอบด้วยพระราชดำริห์แล้ว ข้าพระพุทธเจ้าขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้ประกาศเปนพระราชกฤษฎีกาตามร่างที่ทูลเกล้าฯ ถวายมาพร้อมกับแผนที่หมายอักษร ส.270/1 ส.270/2 ส.271 แสดงเขตต์ถนน ถ้าโปรดเกล้าฯ พระราชทานพระบรมราชานุญาตแล้ว ข้าพระพุทธเจ้าขอพระราชทานนามถนน 3 สายนี้เพื่อใช้ในราชการต่อไป

ควรมิควรแล้วแต่จะทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อม

ข้าพระพุทธเจ้า นายพลเอก ยุคล ขอเดชะ
เสนาบดี

แหล่งที่มา : คัดจาก กจช. ร.7 กระทรวงมหาดไทย 17/4 ถนนในจังหวัดพระนคร (2471)

พระราชกฤษฎีกา
ว่าด้วยการตัดทางหลวงในที่เพลงไหม้
ตำบลวัดแค

ด้วยมีพระบรมราชโองการดำรัสเหนือเกล้าฯ ให้ประกาศพระราชกฤษฎีกาให้ทราบทั่วกันว่า ตามที่ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้เสนาบดีกระทรวงมหาดไทยออกประกาศ ในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 3 มีนาคม พระพุทธศักราช 2469 นอกเขตร์ตัดทางหลวงในที่เพลิงไหม้ ตำบลวัดแคหรือวัดดวงแข อำเภอประทุมวัน แลว่าถ้าผู้ใจะทำการก่อสร้างสิ่งใด หรือซื้อขาย ให้ปัน แลกเปลี่ยน จำนอง ฯลฯ ที่ดินในบริเวณตำบลวัดแค หรือวัดดวงแข อำเภอประทุมวัน จะต้องได้รับอนุญาตแลทำความตกลงกับกระทรวงมหาดไทยเสียก่อน เพื่อให้เจ้าพนักงานได้สำรวจตรวจการตัดทางหลวงในบริเวณตำบลนี้ ต่อเชื่อมให้เปนทางใหญ่ขึ้นให้เปนประโยชน์แก่สาธารณชนในท้องที่นั้น

บัดนี้กระทรวงมหาดไทยได้จัดให้เจ้าพนักงานสำรวจทำแผนที่วางการตัดทางหลวงในที่ซึ่งได้มีประกาศบอกเขตร์ไว้นั้นแล้ว คือ

สายที่ 1 ต่อจากถนนที่ตัดไว้แล้วในบริเวณจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยไปบรรจบ ถนนรองเมือง เปนถนนขนาดกว้าง 22 เมตร์หรือ 11 วา ยาวประมาณ 525 เมตร์ หรือ 262 วา 2 ศอก

สายที่ 2 ต้นแต่ถนนพระรามที่ 4 ไปบรรจบถนนสายที่ 3 ตอนกลาง เปนถนนขนาดกว้าง 22 เมตร์ หรือ 11 วา ยาวประมาณ 665 เมตร์ หรือ 332 วา 2 ศอก

สายที่ 3 ต้นแต่ถนนพระรามที่ 6 ไปบรรจบถนนรองเมืองเปนถนนขนาดกว้าง 22 เมตร์ หรือ 11 วา ยาวประมาณ 535 เมตร์ หรือ 267 วา 2 ศอก ตามซึ่งเจ้าพนักงานได้ปักกรุยไว้ในที่ดินแล้ว ดังหมายไว้ในแผนที่หมายอักษร ส.270/1 ส.270/2 ส.271 ซึ่งกระทรวงมหาดไทยได้สำรวจขึ้นทูลเกล้าฯ ถวาย ได้ทรงพระราชวินิจฉัยชอบด้วยพระราชดำริห์แล้ว

บรรดาที่ดินซึ่งมีเจ้าของปกครองมีกรรมสิทธิ์โดยชอบด้วยกฎหมาย เมื่อถูกตัดทางหลวงตามพระราชกฤษฎีกานี้ ควรจะได้รับประโยชน์ชดใช้เพียงไรหรือไม่นั้น ให้เปนไปตาม ลักษณะดังนี้ คือ

1 ถ้าที่ดินของผู้ใดที่ต้องถูกทางหลวงนั้น ยังมีเนื้อที่เหลืออยู่ไม่น้อยกว่ากึ่งจำนวน ของเนื้อที่ติดต่ออยู่กับทางหลวงทั้งสองข้าง หรือแต่ข้างใดข้างหนึ่งแล้ว รัฐบาลจะไม่ต้องใช้ ค่าที่ดินให้ เพราะเหตุว่าการทำทางหลวงเข้าไปในเนื้อที่ของผู้ใด เจ้าของที่อาจได้รับผลจากการทำทางหลวงอยู่ด้วย ซึ่งกระทำให้ที่ดินมีราคายิ่งขึ้น แลสามารถจะปลูกเรือน ที่อยู่ หรือให้พักให้เช่าเก็บผลประโยชน์ได้มากทดแทนกันอยู่แล้ว

2. ที่ดินของผู้ใดถูกทำทางหลวงเสียหายหมดจำนวนเนื้อที่อย่างหนึ่ง หรือที่ดินเหลือน้อยกว่ากึ่งจำนวนเนื้อที่ ๆ ถูกทำทางหลวงอย่างหนึ่ง หรือที่ดินชิ้นใดที่เหลือติดต่อทางหลวงยาวตามทางหลวงต่ำกว่า 4 วา กว้าง ยืนแต่ทางหลวงเข้าไปต่ำกว่า 5 วา หรือรวมเนื้อที่ทั้งสิ้นต่ำกว่า 20 ตารางวา ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้เจ้าพนักงานรับซื้อที่ดินที่ถูกต้องทำทางหลวงรวมทั้งที่ดินที่เหลืออยู่นั้น ตามราคาธรรมดาที่ซื้อขายกันในที่ใกล้เคียงในครั้งที่สุดก่อนวันประกาศพระราชกฤษฎีกาฉบับนี้ เว้นไว้แต่เจ้าของเห็นว่าจะยึดถือกรรมสิทธิ์

ฯลฯ

<u>คัดจากรายงานประชุมอภิรัฐมนตรี ครั้งที่ 16 วันพุธที่ 10 สิงห์ 2470</u>

ฯลฯ ฯลฯ ฯลฯ

5. เรื่องเสนาบดีมหาดไทยทรงเห็นควรเปลี่ยนชื่อถนน 22 กรกฎา มีพระราชดำรัสว่า เรื่องเปลี่ยนชื่ออะไรต่าง ๆ นั้นไม่โปรด, เมื่อรัชกาลที่ 6 ได้เปลี่ยนชื่อถนนเปนอันมากก็ไม่ทรงเห็นด้วย เช่นพวกถนน "พระราม" ต่าง ๆ และถนน 22 กรกฎา นี้ด้วยแต่ถึงกระนั้น ถ้าไม่จำเปนจริง ๆ แล้ว ทรงพระราชดำริห์เห็นว่าไม่ควรเปลี่ยน กรมพระดำรงฯ กราบบังคมทูลว่า ควรสำรวจมาให้หมดเพื่อพิจารณา ทรงพระราชดำริห์เห็นว่าควรตกลงในชั้นต้นว่าจะเปลี่ยนฤาไม่เปลี่ยนเสียก่อน สมเด็จพระราชปิตุลาฯ รับสั่งว่า ฐานะของเรื่องก็ทำนองเรื่องธงช้าง กรมพระดำรงฯ กราบบังคมทูลว่า ถ้าจะให้เซฟก็ไม่เปลี่ยน,ทรงเห็นว่าชื่อถนนผิดกับอำเภอฯ ชื่ออำเภอที่เปลี่ยนไปนั้นทำให้หนังสือเก่า ๆ ที่อ้างชื่อตำบลเสียหมด มีพระราชดำรัสว่า ถ้าเปนถนนที่สร้างขึ้นใหม่จะให้ชื่อว่ากระไรก็ตามที, แต่ที่เปลี่ยนชื่อถนนของเก่าเล่น เช่น พวกถนนพระรามต่าง ๆ นั้น ไม่ดีเลย ทรงพระราชดำริห์เห็นว่าอย่าเปลี่ยนดีกว่า, เพราะถ้าเปลี่ยนถนนนี้ ก็อาจต้องเปลี่ยนถนนอื่น ๆ อีก

ฯลฯ ฯลฯ ฯลฯ

สาราบรรจง
11 สิงห์ 2470

ที่ 19/12612 กระทรวงมหาดไทย

วันที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2470

ขอเดชะ ฝ่าลอองธุลีพระบาทปกเกล้าปกกระหม่อม

ด้วยกรุงเทพพระมหานครตอนตั้งแต่บางรักขึ้นมาถึงสามแยกเปนทำเลชุมนุมการค้าขายใหญ่ ณ บัดนี้มีถนนเจริญกรุงสำหรับการคมนาคมแต่สายเดียว กระทำให้ยวดยานพาหนะซึ่งมีจำนวนทวีขึ้นมากมายตามความเจริญของบ้านเมือง ผ่านไปมาคับคั่ง ยิ่งถนนตอนตั้งแต่สพานพิทย์เสถียรผ่านตลาดน้อยมาถึงปากถนนเยาวราชริมสามแยกด้วยแล้ว ยวดยานยิ่งคับคั่งอัดแอเหลือประมาณ กระทำให้กิจธุระช้าไปไม่ต้องด้วยเศรษฐกิจ เพื่อจะผ่อนการคับคั่งของยวดยานพาหนะในตอนนี้ให้เบาบางลง ข้าพระพุทธเจ้าจึงได้ตรวจแผนที่บริเวณนี้ เห็นด้วยเกล้าฯ ว่า ควรจะตัดถนนในละแวกตำบลมหาพฤฒารามขึ้นอีกสายหนึ่ง ตั้งแต่เชิงสพานพิทย์เสถียรขึ้นทางเหนือตามริมคลองผดุง ไปหักออกตวันออกเฉียงเหนือบรรจบถนนพระรามที่ 4 ตรงหน้าลานสถานีรถไฟหลวงหัวลำโพง เปนถนนขนาดกว้าง 17 เมตร์ (8 วา 2 ศอก) ยาวประมาณ 690 เมตร์ (17 เส้น 5 วา) ตามที่กรุยนี้มีทางหลวงและทางสาธารณอยู่บ้างแล้ว จึงไม่สู้เปน การยากนัก ทั้งถนนก็สั้นด้วย เมื่อการทำถนนผ่านเข้าในละแวกนี้สำเร็จแล้ว ย่อมยังประโยชน์ให้มหาชนสัญจรไปมาในระหว่างพระนครตอนกลางและตอนใต้ได้สดวกยิ่งขึ้น ทั้งบำรุงอนามัยในบริเวณนี้และช่วยเหลือป้องกันภยันตรายในเวลาที่มีเหตุให้สดวกด้วย

ทั้งนี้ ถ้าชอบด้วยพระราชดำริแล้ว ข้าพระพุทธเจ้าขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้ประกาศเปนพระราชกฤษฎีกา ตามร่างที่ทูลเกล้าฯ ถวายมาพร้อมกับแผนที่แสดงเขตร์ถนนหมายอักษร ส.127 ถ้าโปรดเกล้าพระราชทานพระบรมราชานุญาตแล้ว ข้าพระพุทธเจ้าขอพระราชทานนามถนนสายนี้เพื่อใช้ในราชการต่อไป

ควรมิควรแล้วแต่จะทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ

ข้าพระพุทธเจ้า นายพลเอก ยุคล ขอเดชะ

เสนาบดี

พระราชกฤษฎีกา
ว่าด้วยการตัดถนนหลวงในตำบลพฤฒาราม

ด้วยมีพระบรมราชโองการดำรัสเหนือเกล้าฯ ให้ประกาศพระราชกฤษฎีกาให้ทราบทั่วกันว่า กรุงเทพมหานครตอนต้นแต่บางรักขึ้นมาถึงสามแยกแล้ว เปนทำเลชุมชนการค้าขายใหญ่ มีแต่ถนนเจริญกรุงสายเดียว ไม่เพียงพอแก่ยวดยานพาหนะที่แล่นไปมาด้วยกิจธุระต่าง ๆ สมควรสร้างถนนหลวงเพิ่มขึ้นเพื่อประโยชน์แก่มหาชนสัญจรไปมาประการหนึ่ง ทั้งเพื่อบำรุงความสอาดและป้องกันภยันตรายในละแวกตำบลมหาพฤฒารามในเวลาที่มีเหตุให้สดวกยิ่งขึ้นอีก ประการหนึ่ง และเมื่อการตัดถนนสำเร็จแล้ว ก็จะเปนประโยชน์แก่ที่ดินริมถนนนั้นเปนเอนกประการดังเคยปรากฏมาแล้วแต่ก่อน ๆ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้กระทรวงมหาดไทยเปนเจ้าหน้าที่ตัดถนนในลแวกนี้ขึ้น 1 สาย

ต้นแต่เชิงสพานพิทย์เสถียรปลายไปออกถนนพระรามที่ 4 หน้าลานสถานีรถไฟหลวงหัวลำโพง เปนถนนขนาดกว้าง 17 เมตร์ หรือ 8 วา 2 ศอก ยาวประมาณ 690 เมตร์ หรือ 17 เส้น 5 วา ตามซึ่งเจ้าพนักงานได้ปักกรุยและหมายไว้ในแผนที่หมายอักษร ส.127 ซึ่งกระทรวงมหาดไทยได้สำรวจขึ้นทูลเกล้าฯ ถวาย ได้ทรงพระราชวินิจฉัยชอบด้วยพระราชดำริแล้ว

ที่ 41/12736 กระทรวงมหาดไทย

วันที่ 14 มกราคม พ.ศ. 2471

ขอเดชะ ฝ่าละอองธุลีพระบาทปกเกล้าปกกระหม่อม

ด้วยถนนวิสุทธิกษัตริย์ซึ่งพระบาทสมเด็จพระพุทธเจ้าหลวง พระปิยมหาราช ได้ทรงพระราชดำริตัดทำเป็นถนนตั้งแต่แม่น้ำเจ้าพระยามาบรรจบสี่แยกวงเวียนถนนสามเสน ตำบลบางขุนพรหม เป็นอันสำเร็จเรียบร้อยแล้วตอน 1 ณ บัดนี้สมควรที่จะจัดการตัดถนนสายนี้ต่อจากตอนที่ทำแล้ว ผ่านเข้าปในตำบลบางขอนพรหมให้เป็นการสำเร็จลุล่วงตลอดไปคือ ต้นแต่ถนนสามเสนตอนสี่แยกบางขุนพรหมไปออกถนนราชดำเนินนอก ตรงกันถนนจักรพรรดิพงษ์ เป็นถนนขนาดกว้าง 26 เมตร หรือ 13 วา ยาวประมาณ 1,116 เมตร หรือ 27 เส้น 16 วา และเมื่อการทำถนนผ่านเข้าไปในละแวกนี้แล้ว ย่อมยังประโยชน์ให้มหาชนสัญจรไปมาเชื่อมการคมนาคมให้ติดต่อถึงกันได้สะดวกยิ่งขึ้น ทั้งบำรุง อนามัยในบริเวณนี้และช่วยเหลือป้องกันภยันตรายในเวลาที่มีเหตุให้สะดวกด้วย

ทั้งนี้ถ้าชอบด้วยพระราชดำริแล้ว ข้าพระพุทธเจ้าขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้ประกาศเป็นพระราชกฤษฎีกาตามร่างที่ทูลเกล้าฯ ถวายมาพร้อมกับแผนที่แสดงเขตร์ถนนหมายอักษร ด.81 ถ้าโปรดเกล้าฯ พระราชทานพระบรมราชานุญาตแล้ว ข้าพระพุทธเจ้าจะได้ให้เจ้าหน้าที่จัดการต่อไป

ควรมิควรสุดแล้วแต่จะทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อม

ขอเดชะ

ข้าพระพุทธเจ้า

จอมพล ปริพัฒน์

เสนาบดี

พระราชกฤษฎีกา
ว่าด้วยการตัดถนนวิสุทธิกษัตรย์

มีพระบรมราชโองการดำรัสเหนือเกล้าฯ ให้ประกาศพระราชกฤษฎีกาให้ทราบทั่วกันว่า ถนนวิสุทธิกษัตริย์ ซึ่งพระบาทสมเด็จพระรามาธิบดีศรีสินทรมหาจุฬาลงกรณ์ พระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ทรงพระราชดำริตัดทำเป็นถนนตั้งแต่แม่น้ำเจ้าพระยามา บรรจบสี่แยกวงเวียนถนนสามเสนตำบลบางขุนพรหมเป็นอันสำเร็จเรียบร้อยแล้วตอน 1 ณ กาลบัดนี้สมควรที่จะจัดการตัดถนนสายนี้ต่อจากตอนที่ทำแล้ว ผ่านเข้าไปในตำบลบางขุนพรหมให้เป็นการสำเร็จลุล่วงตลอดไป เพราะภูมิพื้นที่ในละแวกบ้านเหล่านี้มีแต่ตรอกซอกทางเดินกันดาร ไม่มีถนนใหญ่ให้เป็นทางสะดวกแก่การสัญจรไปมา และสะดวกแก่การที่เจ้าพนักงานจะเข้าไปตรวจตราบำรุงรักษาความสะอาดให้ทั่วถึงได้ เมื่อการตัดถนนสำเร็จแล้วก็จะเป็นประโยชน์แก่มหาชนสัญจรไปมาสะดวกแก่การปกครองเพราะการคมนาคมติดต่อถึงกัน ทั้งจะเป็นประโยชน์แก่ที่ดินริมถนนนั้นเป็นอเนกประการ ดังเคยปรากฏมาแล้วแต่ก่อน ๆ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้กระทรวงมหาดไทยเป็นเจ้าหน้าที่ตัดถนนที่กล่าวนี้ขึ้น 1 สาย

ต้นแต่ถนนสามเสนตอนสี่แยกบางขุนพรหมไปออกถนนราชดำเนินนอกตรงกับถนนจักรพรรดิพงษ์ เปนถนนขนาดกว้าง 26 เมตร หรือ 13 วา ยาวประมาณ 1,116 เมตร หรือ 27 เส้น 18 วา ตามซึ่งเจ้าพนักงานได้ปักกรุยและหมายไว้ในแผนที่หมายอักษร ด.81

ที่ 24/13062 กระทรวงมหาดไทย

วันที่ 18 มกราคม พ.ศ. 2472

ขอเดชะ ฝ่าละอองธุลีพระบาทปกเกล้าปกกระหม่อม

ด้วยถนนเจริญกรุงตอนบางรักคับแคบไม่พอแก่การจราจรของยวดยานพาหนะ ในสมัยนี้ สมควรจะตัดถนนซอยถนนสุริวงศ์อันเป็นถนนสายยาวเข้าเชื่อมกับถนนสีลมอีก 3 สาย เพื่อเพิ่ม ความสะดวกในการคมนาคมประการหนึ่ง และเพื่อได้มีทางระบายน้ำดีขึ้น ในละแวกตำบลถนน สุริวงศ์เป็นคุณประโยชน์แก่การบำรุงอนามัยในละแวกนั้นอีกประการหนึ่ง ข้าพระพุทธเจ้าจึงได้ ให้ตรวจทำแปนที่แสดงเขตต์ที่จะตัดถนนในบริเวณนี้ทูลเกล้าฯ ถวายมาพร้อมกับร่างพระราช กฤษฎีกาด้วยแล้ว ถ้าชอบด้วยพระราชดำริ ข้าพรพุทธเจ้าขอพระราชทานพระบรมราชานุญาต ให้ประกาศเป็นพระราชกฤษฎีกาสืบไป

ควรมิควรสุดแล้วแต่จะทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อม

ข้าพระพุทธเจ้า จอมพล ปริพัฒน์ ขอเดชะ

เสนาบดี

พระราชกฤษฎีกา
ว่าด้วยการจัดซื้อที่ดินและอสังหาริมทรัพย์อย่างอื่น
เพื่อตัดถนนซอยจากถนนสุริวงศ์ไปจดคลองสีลม 3 สาย

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาประชาธิปก พระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวมีพระบรมราชโองการดำรัสเหนือเกล้าฯ ให้ประกาศจงทราบทั่วกันว่า

โดยที่ถนนเจริญกรุงตอนบางรักคับแคบไม่พอแก่การจราจรของยวดยานพาหนะ ในสมัยนี้ ควรจะเพิ่มถนนซอยเส้นขนานขึ้นอีกเพื่อเพิ่มความสะดวกในการคมนาคมประการหนึ่ง และเพื่อได้มีทางระบายน้ำดีขึ้นในละแวกตำบลถนนสุริวงศ์เป็นคุณประโยชน์แก่การบำรุงอนามัยในละแวกนั้น อีกประการหนึ่ง สมควรจะตัดถนนจากซอยถนนสุริวงศ์ อันเป็นถนนยาวมากเข้าเชื่อมกับถนนสีลมอีก 3 สาย

จึ่งทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศพระราชกฤษฎีกาไว้มีข้อความดังต่อไปนี้

มาตรา 1 ให้กระทรวงมหาดไทยเป็นเจ้าหน้าที่จัดการตัดถนนสามสาย มีเขตต์แนวทางดั่งจะกล่าวต่อไปนี้

สายที่ 1 ตั้งต้นแต่ถนนสุริวงศ์ไปออกคลองสีลมตรงถนนสุริศักดิ์ข้ามเป็นถนนขนาดกว้าง 15 เมตร หรือ 7 วา 2 ศอก ยาวประมาณ 312 เมตร หรือ 7 เส้น 16 วา

สายที่ 2 ตั้งต้นแต่ถนนสุริวงศ์ไปออกคลองสีลมตรงถนนประมวลข้ามเป็นถนนขนาดกว้าง 12 เมตรหรือ 6 วา ยาวประมาณ 296 เมตร หรือ 7 เส้น 8 วา

สายที่ 3 ตั้งต้นแต่ถนนสุริวงศ์ไปออกคลองสีลมราวถนนปั้นข้ามเป็นถนนขนาดกว้าง 12 เมตรหรือ 6 วา ยาวประมาณ 292 เมตรหรือ 7 เส้น 6 วา

มาตรา 2 เมื่อได้ประกาศพระราชกฤษฎีกานี้แล้ว ให้เจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่จัดการทำถนนสายเหล่านี้จัดการปักกรุยถนนเหล่านี้ตามเขตต์แนวทางซึ่งกำหนดไว้ในมาตรา 1

ในการปักกรุยเขตต์ถนนดังกล่าวนี้ ให้เจ้าพนักงานผู้วมีหน้าทีจัดการปักกรุยไปตามแนวประเมินดั่งได้หมายไว้ในแผนที่ต่อท้ายพระราชกฤษฎีกานี้ แต่ถ้าหากว่ามีเหตุจำเป็นที่จะต้องแก้ไขแนวถนนนี้ให้เป็นไปอย่างอื่นบ้างแล้ว ก็ให้เจ้าพนักงานผู้มีอำนาจที่จะจัดการแก้ไขให้เท่าที่มีเหตุจำเป็น

เมื่อเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ได้ลงมือจัดการปักกรุยแล้ว ให้กรรมสิทธิในที่ดินภายในเขตต์ที่ได้ปักกรุยไว้แล้วนี้กลับคืนมาเป็นของรัฐบาล และเจ้าพนักงานมีอำนาจที่จะเข้ายึดถือปกครองจัดการทำถนนได้ในทันที และห้ามมิให้ผู้หนึ่งผู้ใดปลูกสร้างเรือนหรือทำการอย่างหนึ่งอย่างใดลงในที่ดินภายในเขตต์ที่ปักกรุยไว้แล้วนี้เป็นอันขาด

พระราชกฤษฎีกา
ว่าด้วยการจัดซื้อที่ดินและอสังหาริมทรัพย์อย่างอื่น
เพื่อตัดถนนซอยจากถนนสุริวงศ์ไปจดคลองสีลม 3 สาย

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาประชาธิปก พระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวมีพระบรมราชโองการดำรัจเหนือเกล้าฯ ให้ประกาศจงทราบทั่วกันว่า

โดยที่ถนนเจริญกรุงตอนบางรักคับแคบไม่พอแก่การจราจรของยวดยานพาหนะในสมัยนี้ ควรจะเพิ่มถนนซอยเส้นขนานขึ้นอีกเพื่อเพิ่มความสะดวกในการคมนาคมประการหนึ่งและเพื่อได้มีทางระบายน้ำดีขึ้นในละแวกตำบลถนนสุริวงศ์ เป็นคุณประโยชน์แก่การบำรุงอนามัยในละแวกนั้นอีกประการหนึ่ง สมควรจะตัดถนนจักซอยถนนสุริวงศ์อันเป็นถนนยาวมาเข้าเชื่อมกับถนนสีลมอีก 3 สาย

จึ่งทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศพระราชกฤษฎีกาไว้มีข้อความดังต่อไปนี้

มาตรา 1 ให้กระทรวงมหาดไทยเป็นเจ้าหน้าที่จัดการตัดถนน 3 สาย มีเขตต์แนวทางดั่งจะกล่าวต่อไปนีเ

สายที่ 1 ตั้งต้นแต่ถนนสุริวงศ์ไปออกคลองสีลมตรงถนนสุริศักดิ์เข้าเป็นถนนขนาดกว้าง 15 เมตร ยาวประมาณ 312 เมตร

สายที่ 2 ตั้งแต่ต้นถนนสุริวงศ์ไปออกคลองสีลมตรงถนนประมวลข้ามเป็นถนนขนาดกว้าง 12 เมตร ยาวประมาณ 296 เมตร

สายที่ 3 ตั้งแต่ต้นถนนสุริวงศ์ไปออกคลองสีลมราวถนนปั้นข้ามเป็นถนนขนาดกว้าง 12 เมตร ยาวประมาณ 292 เมตร

มาตรา 2 เมื่อได้ประกาศพระราชกฤษฎีกานี้แล้ว ให้เจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ทำถนนจัดการปักกรุยถนนเหล่านี้ตามเขตต์แนวทางซึ่งกำหนดไว้

ที่ 9/3468 กระทรวงมหาดไทย

วันที่ 21 มิถุนายน พ.ศ. 2473

ขอเดชะ ฝ่าละอองธุลีพระบาทปกเกล้าปกกระหม่อม

เนื่องด้วยประโยชน์ของการอนามัยได้ระบายน้ำในถนนเจริญกรุงและในถนนสุริวงศ์ ให้สะดวกดียิ่งขึ้นประการหนึ่ง และเพื่อส่งเสริมความสะดวกแก่การจราจรและการรับส่งสินค้าทางน้ำให้ติดต่อดีกับทาสงบกอีกประการหนึ่ง จึงสมควรจะตัดถนนตอนถนนสุริวงศ์ร่วมถนนเจริญกรุงตรงไปถึงแม่น้ำเจ้าพระยา ที่ปลายถนนเปิดเป็นท่าน้ำใหญ่อีก 1 สาย ข้าพระพุทธเจ้าจึงได้ให้เจ้าหน้าที่สำรวจทำแผนที่แนวประเมินที่จะตัดถนนสายนี้ทูลเกล้าฯ ถวายมาพร้อมกับร่างพระราชกฤษฎีกาด้วยแล้ว แม้ชอบด้วยพระราชดำริ ข้าพระพุทธเจ้าขอพระราชทาน พระบรมราชานุญาตให้ประกาศเป็นพระราชกฤษฎีกาสืบไป

การจะควรประการใดสุดแล้วแต่จะทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ

ข้าพระพุทธเจ้า มหาอำมาตย์โท ขอเดชะ

เสนาบดีเสด็จตรงราชการมณฑล
ปลัดทูลฉลองลงนามแทน

พระราชกฤษฎีกา
ว่าด้วยการจัดซื้อที่ดินและอสังหาริมทรัพย์อย่างอื่น
เพื่อตัดถนนต่อจากถนนสุริวงศ์ไปจดริมแม่น้ำเจ้าพระยา

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาประชาธิปก พระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวมีพระบรมราชโองการดำรัสเหนือเกล้าฯ ให้ประกาศจงทราบทั่วกันว่า

เพื่อให้การจราจรและการรับส่งสินค้าติดต่อถึงกันได้สะดวกดีทั้งทางน้ำและทางบกประการหนึ่ง เพื่อได้มีทางระบายน้ำในละแวกถนนสุริวงศ์และถนนเจริญกรุงตอนกลางให้เป็นคุณประโยชน์แก่การบำรุงอนามัยอีกประการหนึ่ง สมควรจะตัดถนนสุริวงศ์ร่วมถนนเจริญกรุงไปถึงแม่น้ำเจ้าพระยาอีก 1 สาย

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศพระราชกฤษฎีกาไว้มีข้อความดังต่อไปนี้

มาตรา 1 ให้กระทรวงมหาดไทยเป็นเจ้าหน้าที่จัดการตัดถนน 1 สาย มีเขตต์แนวทางดั่งจะกล่าวต่อไปนี้

ตั้งต้นแต่ถนนสุริวงศ์ตอนร่วมถนนเจริญกรุงตรงไปจดริมแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นถนนขนาดกว้าง 20.00 เมตร ยาวประมาณ 270 เมตร

ฯลฯ

ที่ 7/2450 กระทรวงมหาดไทย

วันที่ 31 พฤษภาคม พ.ศ. 2473

ขอเดชะ ฝ่าละอองธุลีพระบาทปกเกล้าปกกระหม่อม

ด้วยตามที่ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเชื่อมพระนครกรุงเทพฯ กับธนบุรีให้ต่อเนื่องถึงกันโดยสถลมารคและให้เป็นปฐมบรมราชานุสรณ์ จึงเป็นการสมควรที่จะต้องมีถนนหนทางและจัดวางแผนผังฝั่งธนบุรี เพื่อสะดวกแก่จราจรของยวดยานพาหนะสืบไปนั้น ข้าพระพุทธเจ้าได้ให้เจ้าหน้าที่สำรวจวางโครงการเพื่อจัดสร้างถนนต่าง ๆ แต่คิดด้วยเกล้าฯ ว่า โครงการชั้นต้นควรจัดทำเพียงสายเหล่านี้ก่อน คือ

1. สายจากเชิงสะพานพระพุทธยอดฟ้าไปดาวคะนองหรือเพียงวงเวียนใหญ่

2. สายคลองสารไปบางกอกน้อย แนวถนนบ้านขมิ้นเดิม

3. สายแนวสะพานเจริญพาศน์

4. สายขวางเชื่อมสายที่ 2 กับสายที่ 3 ทางเหนือและทางใต้ ซึ่งกะประมาณรวมทั้งสิ้นเป็นเงิน 707,000 บาท ตามแผนผังและโครงการละเอียดที่ทูลเกล้าฯ ถวายมานี้ ถ้าชอบด้วยพระราชดำริ ข้าพระพุทธเจ้าจะได้ให้เจ้าหน้าที่จัดการในเรื่องนี้ต่อไป

ควรมิควรสุดแล้วแต่จะทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อม

ข้าพระพุทธเจ้า จอมพล ปริพัฒน์ ขอเดชะ

เสนาบดี

ประวัติและผลงานของผู้วิจัย
ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พอพันธ์ อุยยานนท์

ประวัติการศึกษา

- ศ.บ. (เศรษฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ศ.ม. (เศรษฐศาสตร์ - ศึกษาเป็นภาษาอังกฤษ) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- Ph.D. Department of Economic History, the University of New England

ตำแหน่งปัจจุบัน : ผู้ช่วยศาสตราจารย์

เคยเป็นอาจารย์พิเศษ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ที่ทำงาน

สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

ถนนแจ้งวัฒนะ ปากเกร็ด นนทบุรี 11120

ผลงานทางวิชาการ

วารสารนานาชาติ

Porphant Ouyyanont, "Bangkok's Population and the Ministry of the Capital in early 20th Century Thai History", Southeast Asian Studies, Vol. 35, no. 2, September, 1997, pp.240-260.

Porphant Ouyyanont, "Bangkok as a Magnet for Rural Labour : Changing Conditions, 1900-1970" in Southeast Asian Studies, Vol. 36, no 1, June 1998 (accepted)

วารสารภาษาไทย

พอพันธ์ อุยยานนท์, "โครงสร้างค่าแรงในประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย" วารสารเศรษฐศาสตร์ธรรมศาสตร์, ปีที่ 14 ฉบับที่ 1, มีนาคม 2539 หน้า 48-86

พอพันธ์ อุยยานนท์, "ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพฯกับพัฒนาการแรงงานราคาถูก" (ค.ศ. 1855 - ค.ศ. 1980), วารสารรวมบทความประวัติศาสตร์, ปีที่ 19, 2540 หน้า 11-52

พอพันธ์ อุยยานนท์, "เศรษฐกิจไทยก่อนมีแผนพัฒนา, ฉบับที่ 1" วารสารสุโขทัยธรรมาธิราช, ปีที่ 10 ฉบับที่ 2, พฤษภาคม - สิงหาคม 2540 หน้า 94-103

พอพันธ์ อุยยานนท์, "ตลาดแรงงานและค่าจ้างของกรุงเทพฯในประวัติศาสตร์ไทย พ.ศ. 2398-2493", วารสารสุโขทัยธรรมาธิราช, ปีที่ 9 ฉบับที่ 2, พฤษภาคม - สิงหาคม 2539 หน้า 114-121

พอพันธ์ อุยยานนท์, "เศรษฐกิจไทย : ปัญหาและอุปสรรคในทศวรรษ 2533, วารสารสุโขทัยธรรมาธิราช, ปีที่ 3, ฉบับที่ 2, พฤษภาคม - สิงหาคม 2533 หน้า 37-47

พอพันธ์ อุยยานนท์, "ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพ, พ.ศ.2363 - 2398," วารสารสุโขทัยธรรมาธิราช [ฉบับเดือนพฤษภาคม - สิงหาคม 2541]

ผลงานเสนอต่อที่ประชุมวิชาการ

พอพันธ์ อุยยานนท์, "พัฒนาการทุนนิยมไทย พ.ศ.2475 - 2488" บทความประกอบการสัมมนาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจไทย : ความผันแปรและต่อเนื่อง จัดโดยสมาคม ที่ห้องประชุมคณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย วันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2541

พอพันธ์ อุยยานนท์, "โครงสร้างค่าจ้างในประวัติศาสตร์ไทย" บทความประกอบการสัมมนา ประวัติศาสตร์ไทย จัดโดย ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย มูลนิธิฟรีดริค เอแบร์ท และพิพิธภัณฑ์แรงงานไทย, ที่ศูนย์สารนิเทศ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย วันที่ 27-28 ตุลาคม 2538

พอพันธ์ อุยยานนท์, "กรุงเทพฯ กับพัฒนาการแรงงานราคาถูก", เสนอที่ศูนย์เศรษฐศาสตร์การเมือง คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยและสถาบันทรัพยากรมนุษย์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (2534)

พอพันธ์ อุยยานนท์, "การเจริญเติบโต ดุลการชำระเงินและการพัฒนาอุตสาหกรรมของไทย", บทความประกอบการสัมมนาการประชุมประจำปีของสมาคมเศรษฐศาสตร์แห่งประเทศไทย 19-20 ธันวาคม พ.ศ. 2530 ณ โรงแรมอิมพีเรียล กรุงเทพฯ

งานวิจัย

พอพันธ์ อุยยานนท์ ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจกรุงเทพฯ, งานวิจัยเสนอต่อสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (2539)

ศิริพร สัจจานันท์ และพอพันธ์ อุยยานนท์ ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจของค่าจ้างและตลาดแรงงานในประเทศไทย (ค.ศ. 1932-1995), งานวิจัยเสนอต่อสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (กำลังดำเนินงาน)

Chira Hongladarom, Porphant Ouyyanont and other, Prospects of Employment Generation Through Domestic Tourism in Thailand, Submitted to International Labour Organisation Asian Employment Programme (ARTEP) New Delhi, February, 1990

งานตำรา

พอพันธ์ อุยยานนท์, "การปฏิวัติอุตสาหกรรม" หน่วยที่ 4, เอกสารการสอนชุดวิชา ประวัติและลัทธิเศรษฐกิจ, สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2539 หน้า 103-142

พอพันธ์ อุยยานนท์, "แนวคิดเศรษฐศาสตร์ในปัจจุบัน" หน่วยที่ 15, เอกสารการสอนชุดวิชา ประวัติและลัทธิเศรษฐกิจ, สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2539 หน้า 239-282

พอพันธ์ อุยยานนท์, "การค้าและการเงินระหว่างประเทศ" หน่วยที่ 14, เอกสารการสอนชุดวิชา หลักเศรษฐศาสตร์เบื้องต้น, สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2539 หน้า 239-282